



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 102]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अप्रैल 16, 2010/चैत्र 26, 1932

No. 102]

NEW DELHI, FRIDAY, APRIL 16, 2010/CHAITRA 26, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 12 अप्रैल, 2010

सं. टीएएमपी/27/2009-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु तूतीकोरिन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/27/2009-टीपीटी

तूतीकोरिन पत्तन न्यास

.....आवेदक

आदेश

(फरवरी, 2010 के 23वें दिन पारित)

यह मामला अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में अभिकल्प निर्माण वित्त प्रचालन और हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर तूतीकोरिन पत्तन में कोयला प्रहस्तन के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव दिनांक 5/6 अगस्त, 2009 से संबंधित है।

2. टीपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 5/6 अगस्त 2009 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों की पूर्ति करता नहीं पाया गया था विशेष रूप से सर्वोत्तम घाट और यार्ड क्षमताओं के निर्धारण, पूंजी लागत अनुमानन आदि के लिए पत्तन द्वारा अंगीकृत पैरामीटरों के संदर्भ में। प्रस्ताव में देखी गई कमियों के मद्देनजर, टीपीटी को हमारे पत्र दिनांक 19 अगस्त 2009 द्वारा पाई गई कमियों पर विचार करते हुए और दिशानिर्देशों से हटकर प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट करते हुए एक बृहत् प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी गई थी।

3.1. टीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 22 अक्टूबर 2009 द्वारा हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दुओं पर संशोधित प्रस्तावित दरमान और तकनीकी आर्थिक साध्यता रिपोर्ट की प्रति के साथ सूचना/स्पष्टीकरण भेजे हैं।

3.2. टीपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के मुख्य बिन्दु नीचे दिए गए हैं:-

- (i). पत्तन ने सार्वजनिक निजी भागीदारी तरीके के तहत कोयला यातायात के प्रहस्तन के लिए बल्क कार्गो बर्थ के रूप में नयवेली लिग्नाइट कार्पोरेशन (एनसीबी-1) को आवंटित किए जाने वाले बर्थ के समीप दूसरा बर्थ (सं. एनसीबी-II) विकसित करने का प्रस्ताव किया है।
- (ii). बर्थ की लम्बाई 306 मीटर और चौड़ाई 22.90 मीटर परिकल्पित की गई है। प्रस्तावित कोयला बर्थ में 60,000 टन के औसत पार्सल भार के साथ 12.80 मीटर डुबाव और 75,000 डीडब्ल्यूटी तक के पोतों के प्रहस्तित होने की उम्मीद है।
- (iii). कुल भंडारण क्षेत्र 12.60 हैक्टेयर परिकल्पित किया गया है।
- (iv). पत्तन ने स्पष्ट किया है कि चट्टा लगाए गए कार्गो पत्तन से निकासी के लिए फ्रंट एंड लोडरों का इस्तेमाल करते हुए ट्रकों पर लादे जाएंगे। प्रारंभ में निकासी मुख्य रूप से ट्रकों के माध्यम से की जाएगी और बाद में ट्रक लदाई के अलावा रेल वैगनों द्वारा की जाएगी।
- (v). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:
 - (क). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

सर्वोत्तम घाट क्षमता निम्नलिखित पैरामीटर अंगीकृत करते हुए 9.49 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर निर्धारित की गई है।

- ताप कोयला लाने वाले पेनामेक्स पोतों (75,000 डीडब्ल्यूटी तक) की क्षमता का हिस्सा 81 प्रतिशत और औद्योगिक कोयला लाने वाले पेनामेक्स पोतों (75,000 डीडब्ल्यूटी तक) की क्षमता का हिस्सा 19 प्रतिशत परिकल्पित किया गया है।
- पेनामेक्स पोतों के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित उतराई प्रतिमानक 35,000 टन प्रतिदिन है। इसके विपरीत, टीपीटी ने ताप कोयले के लिए 40,000 टन प्रतिदिन और औद्योगिक कोयले के लिए 25,000 टन प्रतिदिन की उतराई दर पर विचार किया है।

(ख). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:

सर्वोत्तम यार्ड क्षमता, नीचे स्पष्ट किए गए अनुसार, 5.54 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है:-

- 12.60 हैक्टेयर (1,26,000 वर्ग मीटर) के कुल स्टैकयार्ड क्षेत्र में से टीपीटी ने ताप कोयले और औद्योगिक कोयले प्रत्येक के स्टैकिंग के लिए 35,000 वर्ग मीटर क्षेत्र (अर्थात् कुल 70,000 वर्ग मीटर क्षेत्र) पर विचार किया है।
- दिशानिर्देशों में निर्धारित स्टैकिंग प्रतिमानक 3 टन प्रति वर्ग मीटर है। उपर्युक्त स्थिति के विपरीत, टीपीटी द्वारा सुविचारित स्टैकिंग कारक ताप कोयले के लिए 6.6 टन प्रति वर्ग मीटर और औद्योगिक कोयले के लिए 3.5 टन प्रति वर्ग मीटर है।
- दिशानिर्देशों में निर्धारित प्लॉट का टर्नओवर 25 दिनों की निर्धारित निःशुल्क अवधि के साथ एक बर्थ में 12 गुना है। टीपीटी ने ताप कोयले और औद्योगिक कोयले तथा 10 दिनों की निःशुल्क अवधि के लिए प्लॉट का टर्नओवर 32 परिकल्पित किया है।

(ग). कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता दो क्षमताओं अर्थात् कोयला और घाट के निम्नतर होने के नाते 5.4 मिलियन टन प्रतिवर्ष सुविचारित की गई है।

(vi). कोयला प्रहस्तन टर्मिनल की कुल पूंजी लागत ₹0 332.09 करोड़ पर अनुमानित की गई है। टीपीटी द्वारा सुविचारित पूंजी लागत का ब्रेकअप नीचे दिया गया है:-

		(रु० करोड़ों में)
क्र. सं.	विवरण	अनुमानित पूंजी लागत
क.	कोयला प्रहस्तन गतिविधि	
(i).	सिविल निर्माण लागत	
	- बर्थ अपरन और पहुँचमार्ग	56.60
	- अन्य सिविल कार्य	2.00
	- 3% आकस्मिकताएं और 7% पर्यवेक्षण प्रभार आधार लागत पर	5.86
	- कार्य करार कर (आधार लागत पर सिविल लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत)	1.52
	उपजोड़ (i)	65.98
(ii).	कोयला प्रहस्तन उपस्कर	
	- अभियांत्रिक कार्य	185.40
	- बिजली कार्य	11.45
	- 3% आकस्मिकताएं और 7% पर्यवेक्षण प्रभार आधार लागत पर	19.69
	- कार्य करार कर (आधार लागत पर सिविल लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत)	5.12
	उपजोड़ (ii)	221.66
(iii).	विविध (उपर्युक्त (i) और (ii) पर 5 प्रतिशत कार्य करार कर अतिरिक्त)	14.05
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत [(i) + (ii) + (iii)]	301.69
ख.	बर्थिंग सेवा के लिए पूंजी लागत	
(i).	बर्थ की लागत	27.00
(ii).	बर्थ के समीप निकर्षण की लागत	--
(iii).	- 3% आकस्मिकताएं और 7% पर्यवेक्षण प्रभार आधार लागत पर	2.70
(iv).	- कार्य करार कर (आधार लागत पर सिविल लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत)	0.70
	बर्थिंग सेवा के लिए कुल पूंजी लागत [(i) + (ii) + (iii) + (iv)]	30.40
ग.	परियोजना की कुल पूंजी लागत (क+ख)	332.09

(vii). आरओसीई परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड पर 16 प्रतिशत परिकलित किया गया है।

(viii). (क). बर्थिंग सेवा के लिए पूंजी लागत अनुरक्षण के लिए पूंजी लागत के 1 प्रतिशत, लागू दर पर मूल्यहास और पूंजी लागत के 1 प्रतिशत पर बीमा पर विचार करते हुए अनुमानित की गई है।

(ख). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए प्रचालन लागत सामान्यतः दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए अनुमानित की जाती है:-

- बिजली लागत 1.4 इकाई प्रति टन के उपभोग प्रतिमानक पर विचार करते हुए अनुमानित की गई है। बिजली लागत का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत इकाई दर रु० 6 है।
- मरम्मत और अनुरक्षण लागत, बीमा तथा अन्य व्यय दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए अनुमानित किए गए हैं। कम्पनी अधिनियम में निर्धारित मूल्यहास की दर का अनुसरण करते हुए मूल्यहास सिविल कार्य पर 3.34 प्रतिशत और अभियांत्रिक तथा बिजली लागत पर 10.34 प्रतिशत सुविचारित किया गया है।
- लाइसेंस शुल्क तीन शीर्षों अर्थात् वॉटर फ्रंट क्षेत्र प्रभार (33,250 वर्ग मीटर), हेअर आइलैंड में स्टेकयार्ड और कन्वेयर्स के लिए मार्गाधिकार (36,480 वर्ग मीटर) के अधीन सुविचारित की गई है।

(ix). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और बर्थ किराया गतिविधि के लिए अनुमानित कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा निम्नवत् है:-

(रु० लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	बर्थ किराया गतिविधि
(i).	प्रचालन लागत	6531.28	162.34
(ii).	आरओसीई (16%)	4827.04	486.40
(iii).	कुल अनुमानित राजस्व अपेक्षा	11358.32	648.74

- (x). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से अनुमानित राजस्व अपेक्षा दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए निम्नवत् रूप में प्रचालित किया गया है:-

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	अनुमानित राजस्व अपेक्षा
(i).	कार्गो प्रहस्तन प्रभार (रु० 11358.32 लाख x 98%)	11131.15
(ii).	भंडारण प्रभार (रु० 11358.32 लाख x 1%)	113.58
(iii).	विविध प्रभार (रु० 11358.32 लाख x 1%)	113.58
	जोड़	11358.31

- (xi). टीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क निम्नवत् है:-

- (क). समेकित कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

रु० प्रति टन

(i).	ताप कोयला	202.38
(ii).	औद्योगिक कोयला	202.38

- (ख). भंडारण प्रभार (10 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद) (संशोधित गणना दिनांक 22 अक्टूबर 2009 के अनुसार):

रु० प्रति टन / दिन

(i).	प्रथम 6 दिनों के लिए	2.80
(ii).	अगले 6 दिनों के लिए	3.20
(iii).	उसके पश्चात	5.60

- (ग). विविध प्रभार (पर्यावरण और प्रबंध सेवा, घाट पर कार्गो की सफाई, सुरक्षा उपाय, आदि के लिए) - रु० 2.10 प्रति टन।

- (घ). बर्त किराया प्रभार:

क्र. सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रु० में)
(i).	ताप कोयला ढोने वाला पोत	0.2727
(ii).	औद्योगिक कोयला ढोने वाला पोत	0.4545

4. हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और टीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 22 अक्टूबर 2009 द्वारा प्रेषित जवाब नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	टीपीटी का जवाब
(i).	<p>सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:</p> <p>क. सर्वोत्तम घाट क्षमता:</p> <p>(क). यह अनुमान लगाने का आधार कि प्रस्तावित कोयला टर्मिनल में आने वाले सभी पोत पेनामेक्स आकार के होंगे।</p>	<p>गहरा करने के बाद, उत्तर कार्गो वर्तमान में 10.90 मीटर के विपरीत 12.8 मीटर डुबाव तक के पोत व्यवस्थित करने में समर्थ हो जाएगा। तदनुसार, यह अनुमान लगाया गया है कि पेनामेक्स पोत प्रस्तावित टर्मिनल पर आएंगे। इसके अलावा, यह कहा जा सकता है कि पोतों की तैनाती में बलन पेनामेक्स और कंपसाइज के लिए है ना कि मान/भाड़ा लाभ अर्जित करने के लिए हैंडिमेक्स पोतों के लिए।</p> <p>क्लार्कसन डायरेक्टरी में दिए गए आंकड़े से प्रकट होता है कि 40000 डीडब्ल्यूटी से अधिक के बल्क कैरियरों की तैनाती निकट भविष्य में फिनोमिकली बढ़ेगी।</p> <p>इसके अलावा, नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ ऑशन टेक्नोलॉजी द्वारा तैयार की गई तूतीकोरिन पत्तन में अतिरिक्त आंतरिक हारबर विकास की तकनीकी आर्थिक साध्यता रिपोर्ट में 12.8 मीटर के अधिकतम डुबाव वाले पोतों के प्रहस्तन के लिए हारबर को गहरा करने का प्रस्ताव किया गया था। यह परियोजना मंत्रालय के राष्ट्रीय मेरीटाइम विकास कार्यक्रम में</p>

	भी शामिल की गई है। यह रिपोर्ट बेसिन को 14.1 मीटर गहरा करना भी परिकल्पित करती है। सीमित बॉटर फ्रंट के सर्वोत्तम उपयोग की जरूरत के मद्देनजर, यह प्रस्तावित किया गया है कि 12.8 मीटर के डुबाव वाले पेनामेक्स पोत वर्धन प्रहस्तित किए जाते हैं। गहरा करने की परियोजना के लिए निविदा प्रक्रिया पहले ही शुरू की जा चुकी है।																																									
(ख). पिछले तीन वर्षों 2006-07 से 2008-09 के दौरान तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) द्वारा प्रहस्तित कोयला कार्गो पोत की विभिन्न श्रेणियों अर्थात केपसाइज, पेनामेक्स, हैडीमेक्स के अधीन औसत जीआरटी, पार्सल आकर दर्शाएं।	तूतीकोरिन पत्तन वर्तमान में केपसाइज पोतों का प्रहस्तन नहीं करता है। पिछले तीन वर्षों के दौरान ताप और औद्योगिक कोयला पोतों का औसत जीआरटी और पार्सल आकार नीचे दिए गए हैं:- <table><tr><th rowspan="2">सौदा</th><th colspan="3">औसत जीआरटी</th><th colspan="3">औद्योगिक कोयला टनो में</th></tr><tr><th>ताप कोयला टनो में</th><th>औद्योगिक कोयला टनो में</th><th>औद्योगिक कोयला टनो में</th><th>ताप कोयला टनो में</th><th>औद्योगिक कोयला टनो में</th><th>औद्योगिक कोयला टनो में</th></tr><tr><td>06-07 तक</td><td>39918</td><td>39332</td><td>35710</td><td>37744</td><td>30538</td><td>27593</td></tr><tr><td>40,000 से 40,000 तक</td><td>44554</td><td>50986</td><td>49489</td><td>47783</td><td>50969</td><td>51615</td></tr><tr><td>60,000 से 60,000 तक</td><td>74270</td><td>73980</td><td>73880</td><td>73350</td><td>72829</td><td>69966</td></tr><tr><td>औसत पार्सल आकार</td><td>41716</td><td>43116</td><td>39465</td><td>30310</td><td>43225</td><td>43905</td></tr></table>	सौदा	औसत जीआरटी			औद्योगिक कोयला टनो में			ताप कोयला टनो में	औद्योगिक कोयला टनो में	औद्योगिक कोयला टनो में	ताप कोयला टनो में	औद्योगिक कोयला टनो में	औद्योगिक कोयला टनो में	06-07 तक	39918	39332	35710	37744	30538	27593	40,000 से 40,000 तक	44554	50986	49489	47783	50969	51615	60,000 से 60,000 तक	74270	73980	73880	73350	72829	69966	औसत पार्सल आकार	41716	43116	39465	30310	43225	43905
सौदा	औसत जीआरटी			औद्योगिक कोयला टनो में																																						
	ताप कोयला टनो में	औद्योगिक कोयला टनो में	औद्योगिक कोयला टनो में	ताप कोयला टनो में	औद्योगिक कोयला टनो में	औद्योगिक कोयला टनो में																																				
06-07 तक	39918	39332	35710	37744	30538	27593																																				
40,000 से 40,000 तक	44554	50986	49489	47783	50969	51615																																				
60,000 से 60,000 तक	74270	73980	73880	73350	72829	69966																																				
औसत पार्सल आकार	41716	43116	39465	30310	43225	43905																																				
(ग). पेनामेक्स पोतों के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित उतराई प्रतिमानक 35,000 टन प्रतिदिन है। इसके विपरीत, टीपीटी ने ताप कोयले के लिए 40,000 टन प्रतिदिन और औद्योगिक कोयले के लिए 25,000 टन प्रतिदिन की उतराई दर पर विचार किया है। दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से विपथन के कारण स्पष्ट करें। अंगीकृत किए जाने के लिए प्रस्तावित संशोधित प्रतिमानकों के लिए आधार स्पष्ट करें। ताप और औद्योगिक कोयले के लिए भिन्न प्रतिमानक अंगीकृत करने के कारण स्पष्ट करें।	40,000 टन प्रतिदिन का उतराई प्रतिमानक उच्चतर कुशलता अर्जित करने और प्रहस्तन की लागत कम करने के लिए किया गया है। ताप और औद्योगिक कोयले के लिए भिन्न उतराई प्रतिमानक अंगीकृत करने के कारण ताप और औद्योगिक कोयले के बल्क घनत्व में भिन्नता के कारण हैं जोकि क्रमशः 0.80 टन/मी03 और 0.50 टन/मी03 हैं।																																									
ख. सर्वोत्तम यार्ड क्षमता: (क). कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश प्रहस्तित किए जाने वाले कोयले के विभिन्न प्रकारों के संदर्भ में यार्ड क्षमता का निर्धारण करने के लिए कोई पृथक प्रतिमानक विनिर्दिष्ट नहीं करते हैं। प्रस्तावित विपथन गणना में सुविचारित भिन्न प्रत्यक्ष (स्टेकिंग) प्रतिमानकों के औचित्य के साथ स्पष्ट करें।	दिशानिर्देश सामान्य प्रतिमानक विनिर्दिष्ट करते हैं। स्टेकिंग क्षमता प्रति वर्ग मीटर सामग्री के घनत्व के अनुसार भिन्न होगी। इसलिए, भिन्नता है।																																									
(ख). प्रस्ताव में पैरा 3.9 में कहा गया है कि कुल स्टेकयार्ड क्षेत्र 12.60 हैक्टेयर (1,26,000 वर्ग मीटर) होगा। तथापि, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का अनुमान लगाने के लिए, ताप कोयले के स्टेकिंग के लिए 35,000 वर्ग मीटर भूमि और औद्योगिक कोयले के स्टेकिंग के लिए 35,000 वर्ग मीटर (अर्थात कुल 70,000 वर्ग मीटर) सुविचारित किया गया है। सर्वोत्तम घाट क्षमता 9.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए) अनुमानित की गई है, परंतु टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता यार्ड क्षेत्र को प्रस्ताव के अनुसार उपलब्ध 1,26,000 वर्ग मीटर के विपरीत, 70,000 वर्ग मीटर तक सीमित करते हुए 5.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष की यार्ड क्षमता से सीमित की गई है। परिणामस्वरूप, 9.50 मिलियन टन प्रतिवर्ष का प्रहस्तन करने के लिए घाट साइड सुविधाएं उपलब्ध करवाने का निवेश बोझ 5.50 मिलियन टन पर डाला गया है। सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का अनुमान लगाने के लिए 1,26,000 वर्ग मीटर के प्रस्तावित क्षेत्र पर विचार नहीं करने के कारण स्पष्ट करें। पत्तन को यार्ड क्षमता से जहां तक संभव हो पाने के लिए यार्ड क्षमता में सुधार करते हुए अथवा घाट साइड सुविधाओं को कम करके संभावनाओं का पता लगाना चाहिए।	(i). स्टेकयार्ड का कुल क्षेत्र केवल 12.6 हैक्टेयर होगा जबकि स्टेकिंग क्षेत्र केवल 70,000 वर्ग मी0 होगा। शेष क्षेत्र उपस्कर बर्मस रखने और पेरिफेरल सड़कों के लिए अपेक्षित होगा। यह ड्राइंग सं. 5.1 में स्पष्ट रूप से दर्शाया गया है। इसलिए, यह संभव नहीं है कि कुल क्षेत्र पर विचार किया जाए। स्टेकिंग क्षेत्र को बढ़ाने से उपर्युक्त सुविधाओं के लिए अपेक्षित क्षेत्र भी बढ़ जाएगा और इसलिए कुल क्षेत्र अपेक्षित है। (ii). सर्वोत्तम घाट क्षमता उतराई दर प्रतिदिन के आधार पर परिकल्पित की गई है, जोकि जलयानों की तीव्रता से वापसी के लिए प्रस्तावित की गई है, कुशलता में हुई बढ़ोतरी और प्रहस्तन की लागत में हुई कटौती के परिणामस्वरूप है। यार्ड क्षमता निकासी दर पर निर्भर है। इसलिए, अंगीकृत प्रतिमानकों में बदलाव करना सलाह-योग्य नहीं है। (iii). घाट सुविधाओं को कम करना सलाह-योग्य नहीं है क्योंकि इससे कुशलता स्तरों पर प्रभाव पड़ेगा। यार्ड क्षमता टीएमपी दिशानिर्देशों पर आधारित है और घाट क्षमता से कम होने की वजह से, प्रस्तावित यार्ड क्षमता प्रस्तावित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता है।																																									

	(ग). ताप कोयला और औद्योगिक कोयले के लिए समान स्टेकयार्ड क्षेत्र का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें जब इन दो मदों का हिस्सा काफी भिन्न है।	हिस्सेदारी में भिन्नता के बावजूद स्टेकयार्ड के समान क्षेत्र का अनुमान लगाने का कारण औद्योगिक कोयले के घनत्व का कम होना है। निकासी की दर और मात्रा जो प्रति वर्ग मीटर चट्टा लगाया जा सकता है, ताप कोयले की तुलना में औद्योगिक कोयले के लिए कम है। वैसे, यातायात में कम हिस्सेदारी के बावजूद, स्टेकिंग के लिए यही क्षेत्र औद्योगिक क्षेत्र के लिए परिगणित किया गया है।												
	(घ). दिशानिर्देशों में निर्धारित स्टेकिंग प्रतिमानक 3 टन प्रति वर्ग मीटर है। दिशानिर्देशों में निर्धारित प्लॉट का टर्नओवर 25 दिनों की निर्धारित निःशुल्क अवधि के साथ एक वर्ष में 12 गुना है। उपर्युक्त स्थिति के विपरीत, टीपीटी द्वारा सुविचारित स्टेकिंग कारक ताप कोयले के लिए 6.6 टन प्रति वर्ग मीटर और औद्योगिक कोयले के लिए 3.5 टन प्रति वर्ग मीटर है। टीपीटी द्वारा अनुमानित टर्नओवर कारक ताप कोयला और औद्योगिक कोयला दोनों और 10 दिनों की निःशुल्क अवधि के लिए 32 है। दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से किए गए विपथनों के कारण और आधार स्पष्ट करें।	6.6 टन प्रति वर्ग मीटर का स्टेकिंग कारक 0.95 टन घन और 7 मीटर की स्टेक ऊंचाई के घनत्व के आधार पर ताप कोयला के लिए परिगणित किया गया है। औद्योगिक कोयले के मामले में, स्टेकिंग कारक 0.5 प्रति टन प्रति घन मीटर और 7 मीटर की स्टेकिंग ऊंचाई के घनत्व के आधार पर 3.5 टन प्रति वर्ग मीटर परिगणित किया गया है। हालांकि यह संभव है कि 16,000 टन प्रतिदिन निकासी की जाए, परंतु टर्नओवर अनुपात 10,000 टन प्रतिदिन की अनुमानित निकासी अनुपात दर के साथ 32 टन लिया गया है।												
	(ङ). पत्तन में प्रहस्तिता ताप कोयला/औद्योगिक कोयला के मामले में 2006-07 से 2008-09 के दौरान पत्तन में वास्तविक औसत स्टेकिंग कारक और अर्जित वार्षिक टर्नओवर भेजें।	कोयला स्टेकयार्ड में ताप कोयला के लिए स्टेकिंग कारक 7.6 टन/वर्ग मीटर और औद्योगिक कोयले के लिए 4 टन/वर्ग मीटर है। वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान अर्जित वार्षिक थ्रुपुट नीचे दिया गया है:- <table><tr><th>वर्ष</th><th>ताप कोयला</th><th>औद्योगिक कोयला</th></tr><tr><td>2006-07</td><td>56.08</td><td>11.65</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>61.12</td><td>19.21</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>58.80</td><td>21.13</td></tr></table>	वर्ष	ताप कोयला	औद्योगिक कोयला	2006-07	56.08	11.65	2007-08	61.12	19.21	2008-09	58.80	21.13
वर्ष	ताप कोयला	औद्योगिक कोयला												
2006-07	56.08	11.65												
2007-08	61.12	19.21												
2008-09	58.80	21.13												
(ii).	पूँजी लागत अनुमानन: (क). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कोयला टर्मिनल के लिए सिविल कार्य जैसे बर्थ अपरन और पहुँचमार्ग, स्टेकयार्ड, कन्वेयर गैलेरियाँ, स्थानांतरण टावर, आदि की सूची विनिर्दिष्ट करते हैं। टीपीटी द्वारा अनुमानित सिविल लागत में विभिन्न सिविल कार्यों का ब्यौरा नहीं दिया गया है। कोयला टर्मिनल के लिए परिकल्पित सिविल कार्य का ब्यौरा पूँजी लागत अनुमानन के साथ भेजें। प्रतिमानकों से विपथन, यदि कोई हो, के कारण और सिविल कार्य की प्रत्येक मद के लिए इसका औचित्य स्पष्ट करें।	सिविल लागतें अनुमान चेन्नई, एन्नोर और तूतीकोरिन पत्तन में हाल ही में किए गए इस तरह के कार्यों पर आधारित हैं। दिशानिर्देशों के अनुसार, सिविल कार्यों की लागतों का ब्यौरा सकल बोलीदाता द्वारा उपस्कर का चयन करने के बाद उनके द्वारा की गई विस्तृत इंजीनियरिंग के आधार पर तैयार किया जाएगा। उपस्कर के लिए उत्पाद-निर्माता सामान्यतः गैर-विक्रेताओं को बजटीय ऑफर नहीं देते हैं। यह लागत समान उपस्कर की हाल ही में की गई खरीद पर आधारित है। यह पुष्टि की गई है कि अनुमानन के लिए अंगीकृत दरें मौजूदा दरों/कीमतों पर आधारित हैं। तथापि, विभिन्न सिविल कार्यों के ब्रेकअप ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:- <table><tr><th>विवरण</th><th>राशि (रु० करोड़ों में)</th></tr><tr><td>सभी फिटिंग्स जैसे फेंडर्स बोलाईस, आदि सहित 1200 मि०मी० के बोर की गई पाइलों वाली आर.सी.सी. जेट्टी का निर्माण, जैसाकि ड्राइंग में दिया गया है।</td><td>27.00</td></tr><tr><td>1000 मि०मी० बोर की गई पाइलों की तीन पंक्तियों के साथ पहुँच ट्रेस्टल का निर्माण। जल में 7 मि० x 6 मि० ग्रिड - 2760 मि० लम्बा, 12 मि० चौड़ा।</td><td>37.00</td></tr><tr><td>भूखंडों पर 5 मि० चौड़े और 980 मि० लम्बे 2 आर.सी.सी. कॉलमों और बीमों का निर्माण।</td><td>19.60</td></tr></table>	विवरण	राशि (रु० करोड़ों में)	सभी फिटिंग्स जैसे फेंडर्स बोलाईस, आदि सहित 1200 मि०मी० के बोर की गई पाइलों वाली आर.सी.सी. जेट्टी का निर्माण, जैसाकि ड्राइंग में दिया गया है।	27.00	1000 मि०मी० बोर की गई पाइलों की तीन पंक्तियों के साथ पहुँच ट्रेस्टल का निर्माण। जल में 7 मि० x 6 मि० ग्रिड - 2760 मि० लम्बा, 12 मि० चौड़ा।	37.00	भूखंडों पर 5 मि० चौड़े और 980 मि० लम्बे 2 आर.सी.सी. कॉलमों और बीमों का निर्माण।	19.60				
विवरण	राशि (रु० करोड़ों में)													
सभी फिटिंग्स जैसे फेंडर्स बोलाईस, आदि सहित 1200 मि०मी० के बोर की गई पाइलों वाली आर.सी.सी. जेट्टी का निर्माण, जैसाकि ड्राइंग में दिया गया है।	27.00													
1000 मि०मी० बोर की गई पाइलों की तीन पंक्तियों के साथ पहुँच ट्रेस्टल का निर्माण। जल में 7 मि० x 6 मि० ग्रिड - 2760 मि० लम्बा, 12 मि० चौड़ा।	37.00													
भूखंडों पर 5 मि० चौड़े और 980 मि० लम्बे 2 आर.सी.सी. कॉलमों और बीमों का निर्माण।	19.60													

		1,26,000 वर्ग मीटर स्टेकयार्ड को मजबूत बनाना।	2.00
		जोड़	85.60
	(ख). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश उपस्कर जैसे 2 जलयान अनलोडर, 2 रिकलेमर, 2 वैगर लोडर, आदि के मानक स्तर विनिर्दिष्ट करते हैं। टीपीटी का प्रस्ताव निर्धारित प्रतिमानकों के संदर्भ में तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर के ब्यौरे नहीं दर्शाता है। कृपया उपस्कर के ब्यौरे, संख्याएं, इकाई लागत, आदि देते हुए उपस्कर लागत का ब्रेकअप भेजें। दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से विपथन, यदि कोई हो, के कारण स्पष्ट करें।	जैसाकि तकनीकी साध्यता रिपोर्ट (परिशिष्ट 8.02) से देखा जा सकता है, प्रस्ताव 2 अनलोडर, 3 स्टेकर और 20 फ्रंट एंड लोडर परिकल्पित करता है। रिकलेमर और वैगन लोडर शामिल नहीं किए गए हैं क्योंकि कार्गो शुरू में ट्रकों द्वारा निकारित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इसलिए, 20 फ्रंट एंड लोडरों से ट्रकों में कार्गो की लदाई का प्रस्ताव किया गया है।	
	(ग). बर्थ के समीप निकर्षण की लागत बर्थिंग सेवा के संदर्भ में कुल पूंजी लागत में शामिल नहीं की गई है। पुष्टि करें कि बर्थ के समीप निकर्षण कोयला बर्थ के लिए परिकल्पित किया गया है। यह नोट किया जाए कि अपफ्रंट प्रशुल्क परियोजना विशेष के संदर्भ में निर्धारित नहीं किया गया है। पत्तन में कोयला बर्थ के लिए टीएमपी द्वारा एक बार अनुमोदित किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क अगले पांच वर्षों में पत्तन में विकसित किए जाने की संभावना वाली समान कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं पर लागू होगा।	पत्तन द्वारा निकर्षण समान सुविधा के हिस्से के रूप में लिया जाएगा और इसलिए परियोजना के दायरे से बाहर रखा गया है। निकर्षण सुविधा के लिए प्रभार पत्तन द्वारा पत्तन देयताओं और पाइलटेज शुल्कों और उनपर निकर्षण लेवी के साथ पोतों से सीधे वसूल किए जाएंगे।	
	(घ). यह प्रस्ताव दस्तावेजी समर्थन के साथ रु0 332.09 करोड़ का पूंजी लागत अनुमान प्रमाणित नहीं करता है। वह अवधि दर्शाते हुए जिसके लिए इकाई दर अंगीकृत की गई है, सिविल और उपस्कर दोनों के पूंजी लागत अनुमानों को औचित्यपूर्णकं ठहराने के लिए पत्तन द्वारा/पत्तन द्वारा नियुक्त परामर्शदाता द्वारा दर विश्लेषण के समर्थन में दस्तावेजों/गणनाओं की प्रतियां भेजें और आंकड़ों से अंतर्संबंधित करने के लिए मुख्य पत्रक के संदर्भ भी दें। यह भी पुष्टि करें कि वर्तमान प्रचलित दर पूंजी लागत मदों का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत की गई है।	सिविल लागतें अनुमान चेन्नई, एन्नोर और तूतीकोरिन पत्तन में हाल ही में किए गए इस तरह के कार्यों पर आधारित हैं। दिशानिर्देशों के अनुसार, सिविल कार्यों की लागतों का ब्यौरा सकल बोलीदाता द्वारा उपस्कर का चयन करने के बाद उनके द्वारा की गई विस्तृत इंजीनियरिंग के आधार पर तैयार किया जाएगा। उपस्कर के लिए उत्पाद-निर्माता सामान्यतः गैर-विक्रेताओं को बजटीय ऑफर नहीं देते हैं। यह लागत समान उपस्कर की हाल ही में की गई खरीद पर आधारित है और यह पुष्टि की गई है कि अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत दर वर्तमान दरों पर आधारित है।	
	(ङ). पर्यवेक्षण और आकस्मिकताओं के लिए पूंजी लागत का 10 प्रतिशत अंगीकृत करने का आधार स्पष्ट करें।	सभी परियोजना अनुमानों में अंगीकृत यह एक स्वीकृत मानक है। इसमें 3 प्रतिशत आकस्मिकताओं के लिए और 7 प्रतिशत विस्तृत इंजीनियरिंग और लागू करने, पर्यवेक्षण के लिए शामिल है। यह सूचनार्थ है कि सीपीडब्ल्यूडी के खंड 4 के खंड 4.18 (ख) के अनुसार, विस्तृत अनुमान तैयार करने के लिए आकस्मिकताओं हेतु प्रावधान 3 प्रतिशत है और खंड 12 के खंड 12.2.1 के अनुसार सीपीडब्ल्यूडी द्वारा प्रभारित स्वीकार्य विभागीय प्रभार उनके द्वारा कार्यान्वित 7 प्रतिशत है (परिशिष्ट - 13)।	
	(च). आधार पूंजी लागत का 65 प्रतिशत कार्य करार कर आकर्षित करेगा का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें। यह पुष्टि भी करें कि क्या कार्य करार कर परिसंपत्तियों की सभी मदों अर्थात् सिविल कार्य, उपस्कर लागत, बिजली कार्य पर लागू होगा।	जहां तक सिविल कार्यों का संबंध है, लेबर घटक 65 प्रतिशत और सामग्री घटक 35 प्रतिशत है। चूंकि सामग्रियां 65 प्रतिशत के लेबर घटक पर केवल 4 प्रतिशत कर है, इसलिए विचार किया गया है। उपस्करों और बिजली कार्यों के लिए, कार्य करार कर केवल इरेक्शन लागत के 65 प्रतिशत पर लागू होगा। शेष 35 प्रतिशत इरेक्शन के लिए प्रयुक्त सामग्रियों के लिए है जोकि पहले से कर अधीन है।	
(iii).	प्रचालन लागत: (क). पुष्टि करें कि क्या रु0 6 प्रति इकाई पर अंगीकृत बिजली की इकाई दर प्रचलित दर है।	हाँ	
	(ख). अपफ्रंट प्रशुल्क के दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि और परिसंपत्तियों के लिए पट्टा किराया तत्संबंधी महापत्तनों के दरमान में निर्धारित दर के आधार पर अनुमानित किया जाए।	सुरक्षा दीवार के भीतर लाइसेंस शुल्क (भंडारण) के अनुसार अनुमोदित दर, टीपीटी दरमान द्वारा, रु0 8/- वर्ग मी0/माह है। पत्तन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया विभिन्न प्रयोजनों जैसे सेवा, औद्योगिक और	

	<p>टीपीटी का वर्तमान दरमान बॉटर फ्रंट एरिया के लिए कोई दर निर्धारित नहीं करता है। इस मद का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत आधार दर्शाएं।</p> <p>स्टेकयार्ड के लिए लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत इकाई दर स्पष्ट नहीं है क्योंकि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया विभिन्न जोनों/प्रयोजनों के लिए भिन्न-भिन्न है। कृपया स्टेकयार्ड के लिए लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाने के लिए टीपीटी द्वारा सुविचारित दरमान की प्रासंगिक अनुसूची का संदर्भ दें।</p>	<p>व्यावसायिक के लिए भूखंडों के दीर्घावधि आवंटन के लिए है और इसलिए लागू नहीं है।</p>									
	<p>(ग). स्टेकयार्ड के लिए लाइसेंस शुल्क 36480 वर्ग मीटर क्षेत्र के लिए अनुमानित है। सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का अनुमान लगाने के लिए, ताप कोयले का चट्टा लगाने के लिए 35000 वर्ग मीटर क्षेत्र और औद्योगिक कोयला के लिए 35000 वर्ग मीटर क्षेत्र (अर्थात् 70,000 वर्ग मीटर) सुविचारित किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, प्रस्ताव में कहीं कोयला टर्मिनल के लिए 1,26,000 वर्ग मीटर का स्टेकयार्ड क्षेत्र परिकल्पित किया गया है। स्टेकयार्ड क्षेत्र के संदर्भ में अस्थिरताएं दूर की जाएं।</p>	<p>स्टेकयार्ड क्षेत्र में कोई अस्थिरता नहीं है। बोलीदाता को पट्टे पर दिए जाने के लिए प्रस्तावित कुल क्षेत्र 1,26,000 वर्ग मीटर है जिसमें से 70,000 वर्ग मीटर स्टेकयार्ड के लिए और शेष उपस्करों को रखने, बर्नस और पेरिफेरल सड़कों के लिए है।</p>									
(iv).	<p>दरमान:</p> <p>(क). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:</p> <p>ताप कोयले और औद्योगिक कोयले के लिए समेकित प्रहस्तन दर घाट क्षमता का अनुमान लगाने के समय ये घटक भिन्न रूप में अनुमानित किए जाते हैं की प्रहस्तन दरों के बावजूद समान दर पर प्रस्तावित की गई है। टीपीटी द्वारा प्रस्तावित समेकित प्रहस्तन दर की समीक्षा करें और गणना में परिकल्पित प्रासंगिक उत्पादकता कारक से संबद्ध करें।</p>	<p>प्रहस्तन दर को उतराई दर से जोड़ने के लिए टीएएमपी का सुझाव इस तथ्य के मद्देनजर सुविचारित नहीं किया जा सकता कि इसी कार्गो के लिए कुशलता दरें पोत के प्रकार और जीवनकाल उस समय उपलब्ध कार्गो की विनियुक्त मात्रा आदि के आधार पर पोत-दर-पोत भिन्न-भिन्न हैं। वैसे, ताप कोयले और औद्योगिक कोयले के लिए एकल दर वांछित है। इसके अलावा, समान प्रहस्तन सुविधा के लिए प्रहस्तन दर भिन्न-भिन्न नहीं हो सकती। दिशानिर्देश भी उत्पादकता के आधार पर घाटशुल्क निर्धारित करने के लिए कोई सूत्र निर्दिष्ट नहीं करते हैं।</p>									
	<p>(ख). हालांकि पत्तन ने बर्थ किराये एवं समेकित प्रहस्तन प्रभार में तटीय पोत/तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है, परंतु प्रस्तावित दरें निर्धारित करते समय ऐसी रियायत देने से राजस्व प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है। यदि तटीय कार्गो परिकल्पित नहीं किया गया है तो स्पष्ट रूप से बताएं।</p>	<p>ताप कोयले के मामले में तटीय दर और औद्योगिक कोयला के लिए विदेशी दर मौजूदा अनुभव के आधार पर सुविचारित की गई है।</p>									
	<p>(ग). भंडारण प्रभार:</p> <p>(i). ₹0 12 प्रति टन प्रतिदिन के प्रस्तावित भंडारण प्रभार पर पहुंचने के लिए, टीपीटी ने राजस्व अपेक्षा को संभावित भंडारण प्रभार वाले कार्गो से प्रभावित किया है। राजस्व भी अनिकासित रहने की संभावना वाले कार्गो के दिनों की संख्या पर निर्भर करता है। टीपीटी द्वारा समय कारक पर विचार नहीं किया गया है। टीपीटी द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभार की समीक्षा करें और उपर्युक्त टिप्पणी के आंशिक में संशोधित करें।</p>	<p>आनुपातिक चिह्नित कमाईयां कुल राजस्व अपेक्षा के 1 प्रतिशत के लिए निर्धारित की गई हैं। भंडारण प्रभार सर्वोत्तम क्षमता के 12.3 प्रतिशत पर परिकल्पित किया गया है (जिसके भंडारण प्रभार से प्रोद्भूत होने की संभावना है)।</p>									
	<p>(ii). क्षमता के 17 प्रतिशत के बराबर कार्गो का अनुमान लगाने का आधार प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा स्पष्ट करें और टीपीटी द्वारा परिकल्पित प्लॉट टर्नओवर और 10 दिनों की प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के संदर्भ में औचित्य बताएं।</p>	<p>क्षमता का 17 प्रतिशत परिकल्पित करने का आधार भंडारण आकर्षित करेगा इसे मद्देनजर रखते हुए है कि निःशुल्क अवधि 10 दिन और प्लॉट टर्नओवर 30 (32 को 30 में पूर्णांकित किया गया है) है। तथापि, अस्थिरता से बचने के लिए इसे तब से पुनःनिर्धारित किया गया है जो 12.3 प्रतिशत है जैसाकि नीचे दर्शाया गया है:—</p> <table> <tr> <td>निःशुल्क अवधि</td><td>=</td><td>10 दिन</td></tr> <tr> <td>प्लॉट टर्नओवर</td><td>=</td><td>32</td></tr> <tr> <td>भंडारण की संभावना वाला</td><td>=</td><td>12.3% (अथवा)</td></tr> </table>	निःशुल्क अवधि	=	10 दिन	प्लॉट टर्नओवर	=	32	भंडारण की संभावना वाला	=	12.3% (अथवा)
निःशुल्क अवधि	=	10 दिन									
प्लॉट टर्नओवर	=	32									
भंडारण की संभावना वाला	=	12.3% (अथवा)									

	कार्गो	6.77 लाख टन
(iii). प्रस्तावित स्लैब-वार भंडारण प्रभार पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें। कृपया 10 दिनों की प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के बाद प्रत्येक स्लैब के अधीन कार्गो के रुकने के दिनों की संख्या दर्शाते हुए प्रस्तावित भंडारण प्रभार से राजस्व का विस्तृत अनुमानन भेजें।	पहले प्रस्तावित स्लैब तूतीकोरिन पत्तन न्यास के मौजूदा दरमान के मद्देनजर समीक्षा की गई है जो निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम छह दिनों के लिए विलंबशुल्क प्रभार परिकल्पित करता है। तदनुसार, भंडारण प्रभार निम्नवत् परिगणित किया गया है:- प्रथम छह दिनों के लिए = ₹0 2.80 प्रति टन (निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद) अगले छह दिनों के लिए = ₹0 3.20 प्रति टन उसके पश्चात = ₹0 5.60 प्रति टन कार्गो का प्रतिशत जो भंडारण आकर्षित करता है	
(iv). पिछले तीन वर्षों 2006-07 से 2008-09 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित ताप कोयला/औद्योगिक केवला का वास्तविक औसत विराम समय भेजें।	ताप कोयले के लिए विराम समय नहीं होता है क्योंकि इसे सीधे कन्टेनर पर लादा जाता है जो कोयला को सीधे टीएनईवी (ताप बिजली स्टेशन) पर ले जाता है।	

5.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 6 अगस्त 2009 और टीपीटी का आवरण पत्र दिनांक 22 अक्टूबर 2009 संशोधित प्रस्तावित दरमान के साथ भावी आवेदकों/बोलीदाताओं (टीपीटी द्वारा यथा प्रेषित) एवं अन्य उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियां मांगने के लिए परिचालित किए गए थे। उपयोक्ताओं/भावी आवेदकों/बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियां टीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। टीपीटी ने उपयोक्ताओं/भावी आवेदकों/बोलीदाताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

6. टीपीटी द्वारा भेजी गई सूचना/स्पष्टीकरणों की संवीक्षा पर, टीपीटी से हमारे पत्र दिनांक 6 जनवरी 2010 द्वारा कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। टीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 9 फरवरी 2010 द्वारा अपना जवाब भेज दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और टीपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरणों का सार अनुवर्ती अनुच्छेदों में दिया गया है।

7.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 11 जनवरी 2010 को चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) परिसर में आयोजित की गई थी। टीपीटी ने उपयोक्ताओं/संभावी बोलीदाताओं की टिप्पणियों पर अपने स्पष्टीकरण देने के साथ-साथ अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण भी दिया था। संयुक्त सुनवाई में, टीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन रखे थे।

7.2. संयुक्त सुनवाई में यह निर्णय लिया गया था कि टीपीटी निम्नलिखित बिन्दुओं पर 21 जनवरी 2010 तक कार्रवाई करेगा:-

- यार्ड क्षमता के निर्धारण में इसके प्रस्ताव में देखी गई त्रुटि के मद्देनजर संशोधित परिकलन (संशोधित प्रस्तावित दरमान के साथ) भेजा जाएगा।
- हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 6 फरवरी 2009 द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजे जाएंगे।
- उपयोक्ताओं/संभावी बोलीदाताओं द्वारा की गई अभियुक्तियों पर पत्तन की टिप्पणियां भेजी जाएंगी। समान्तरतः, इस प्राधिकरण को अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करने के साथ, टिप्पणियां तत्संबंधी उपयोक्ताओं/संभावी बोलीदाताओं को भी परिचालित की जाएंगी और उन्हें उसपर अपनी प्रतिपुष्टि 3 दिनों के अंदर इस प्राधिकरण को भेजने की अनुमति दी जाए।

8.1. टीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 9 फरवरी 2010 द्वारा संयुक्त सुनवाई में निर्णीत बिन्दुओं पर अपना प्रतिसाद भेजा है। इसने यार्ड क्षमता के निर्धारण में देखी गई त्रुटि को संशोधित करते हुए संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क गणना भेजी है। इसने उपयोक्ताओं/संभावी बोलीदाताओं द्वारा की गई अभियुक्तियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं और टीएएमपी द्वारा दी गई सलाह अनुसार उसे उपयोक्ताओं/संभावी बोलीदाताओं को अग्रेषित किया गया था और अपनी टिप्पणियां इस प्राधिकरण को भेजने का अनुरोध किया गया था। हमें मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड के अलावा उपयोक्ताओं/संभावी बोलीदाताओं से कोई और टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई हैं।

8.2. हमारे पत्र दिनांक 6 जनवरी 2010 द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उसपर टीपीटी द्वारा प्रेषित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	टीपीटी का जवाब
(i).	ताप कोयला और औद्योगिक कोयला के लिए भिन्न-भिन्न प्रहस्तन दरों पर विचार करने के लिए विस्तृत गणना भेजें।	(क). अपफ्रंट दिशानिर्देशों के अनुसार 40,000 मी०ट० का प्रहस्तन प्रतिमानक लदाई करने वाले पत्तन के लिए निर्धारित किया गया है। (ख). लगभग ऐसी ही स्थिति उत्तराई करने वाले पत्तन में भी है इसलिए यही मात्रा उत्तराई पत्तन के रूप में एनसीबी-II में ताप कोयले के लिए अंगीकरण हेतु प्रस्तावित की गई है। ग्रेब अनलोडर ग्रेबों के माध्यम से उत्तराई करता है और ग्रेबों की एक निश्चित मात्रात्मक क्षमता होती है। इसलिए, टनभार सीधे तौर पर बल्क घनत्व से संबंधित होगा। ताप कोयले का बल्क घनत्व 0.8 मी०ट०/घन मी० और औद्योगिक कोयले का 0.5 मी०ट०/घन मी० लिया गया है। इसलिए, जब ताप कोयले के लिए क्षमता 40,000 टीपीडी है, समान ग्रेब से, उत्तराई प्रतिदिन $40,000 \times 0.5/0.8 = 25,000$ टीपीडी होगी, ग्रेब की मात्रा वही रहेगी। उच्चतर टीपीडी का प्रहस्तन करने के लिए उच्चतर मात्रात्मक क्षमता में बदलने का अन्य विकल्प सुविचारित नहीं किया गया था क्योंकि अनुमानित थ्रुपुट के प्रहस्तन के लिए 25,000 की दर पर्याप्त है।
(ii).	ताप कोयला और औद्योगिक कोयला की हिस्सेदारी क्रमशः 81 प्रतिशत और 19 प्रतिशत का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें।	वर्ष 2004-05 से 2008-09 तक यातायात थ्रुपुट के औसत अनुपात के आधार पर संशोधित गणना में ताप कोयले की प्रतिशत हिस्सेदारी 65 प्रतिशत और औद्योगिक लागत 35 प्रतिशत सुविचारित की गई है।
(iii).	(क). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में न कोई प्रतिलाम निर्धारित किया गया है न ही भंडारण प्रयोजन के लिए प्रचालन को आबंटित किए जाने के लिए पत्तन पर कोई रोक लगाई गई है। यह उम्मीद की जाती है कि प्रत्याशित क्षमता का प्रहस्तन करने के लिए अपेक्षित क्षेत्र पर विचार किया जाए। सर्वोत्तम घाट और सर्वोत्तम घाट क्षमता के बीच देखे गए अंतर के मददेनजर, पत्तन भंडारण के लिए आबंटित किए जाने वाले क्षेत्र में बढ़ोतरी करते हुए यार्ड क्षमता में सुधार करने की संभावना की जांच कर सकता है और सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के निर्धारण में सुविचारित अन्य पैरामीटरों में सुधार भी कर सकता है।	टीएमपी के साथ हुई चर्चा के आधार पर टर्मिनल की क्षमता पुनः निर्धारित कर 7 मिलियन टन की गई है।
	(ख). औद्योगिक कोयले की 19 प्रतिशत हिस्सेदारी और टीपीटी द्वारा यथा परिकल्पित 25,000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए, सर्वोत्तम घाट क्षमता में इस कार्गो की हिस्सेदारी 1.21 मिलियन टन प्रतिवर्ष परिगणित होती है। इसके विपरीत पत्तन द्वारा निर्धारित औद्योगिक कोयले के लिए सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 1.92 मिलियन टन प्रतिवर्ष है। इस मामले में यार्ड क्षमता भिन्नता के मददेनजर, पत्तन भंडारण यार्ड के सर्वोत्तम आबंटन की साध्यता की जांच करें।	
	(ग). साध्यता रिपोर्ट का खंड 5.9 बताता है कि 500 वर्ग मीटर क्षेत्र स्टेकयार्ड के निकट 10 ट्रकों की पार्किंग के लिए आबंटित किए जाने हेतु प्रस्तावित किया गया है। पत्तन जांच करें कि क्या (ट्रकों के लिए) पार्किंग क्षेत्र के लिए प्रस्तावित क्षेत्र कार्गो की स्टेकिंग के लिए ज्यादा प्रभावी ढंग से उपयोग किया जा सकता है।	यह अनिवार्य रूप से अपेक्षित है क्योंकि ट्रकों का आगमन और उत्तराई मेल नहीं खाएंगे। इसलिए, आगे और सुधार संभाव और परिकल्पित नहीं है।

	(घ). जब ताप कोयले और औद्योगिक कोयले के लिए स्टेकिंग कारक पत्तन द्वारा क्रमशः 7.6 टन प्रति वर्ग मीटर और 4 टन प्रति वर्ग मीटर अर्जित किया गया है, तो स्टेकिंग पैरामीटर 6.6 और 3.5 टन प्रति वर्ग मीटर अर्थात् पत्तन द्वारा पहले से अर्जित स्तर से कम परिकल्पित करने के कारणों का औचित्य बताएं।	निम्नतर स्टेकिंग कारक विभिन्न बल्क कार्गो के बल्क घनत्व में भिन्नता के मद्देनजर सुविचारित किया गया है।
	(ङ). जब पत्तन ने स्वयं स्वीकार किया है कि 16,000 टन प्रतिदिन निकासी करना संभव है तो 10,000 टन प्रतिदिन की निकासी दर परिकल्पित करने और टर्नओवर अनुपात को एक वर्ष में 32 पर सीमित करने के कारण स्पष्ट करें। साध्यता रिपोर्ट के खंड 5.14 में भी पत्तन में प्रस्तावित रेलवे लाइन के साथ 16,000 टन प्रतिदिन की निकासी दर के बारे में उल्लेख किया गया है। इसलिए, पत्तन को पुनः सलाह दी जाती है कि उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में यार्ड क्षमता की समीक्षा करें।	28 के टर्नओवर अनुपात पर विचार करते हुए 18000 टन प्रतिदिन की निकासी अर्जित-योग्य है।
(iv).	अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में सुविचारित की जाने वाली पूंजी लागत और प्रचालन लागत का अनुमानन दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों का अनुसरण करते हुए पत्तन द्वारा परिकल्पित सभी सुविधाओं पर विचार किया जाए और प्रतिमानों के विपथन, यदि कोई हो, का औचित्य बताएं। साध्यता रिपोर्ट के परिशिष्ट 8.01 में निर्दिष्ट सिविल कार्यों की सूची में बर्थ अपरन और पहुंचमार्ग, कन्वेयर गैलेरियां, स्थानांतरण टावर आदि जैसे सिविल कार्यों की सूची शामिल नहीं की गई है। इसलिए, पत्तन को पुनः सलाह दी जाती है कि सिविल लागत की समीक्षा करें और पुष्टि करें कि इसमें दिशानिर्देशों में निर्दिष्ट की गई सिविल कार्यों की सूची के अनुसार सभी प्रासंगिक लागत मदें शामिल हैं। दिशानिर्देशों से विपथन, यदि कोई हो, के कारणों का औचित्य बताएं और मदवार स्पष्ट करें।	उल्लिखित सभी मदों की लागतें शामिल की गई हैं, परिशिष्ट 8.01 में मदों के विवरण में ये सब व्याख्यायित नहीं की गई हैं। अनुमानित लागत में बर्थ अपरन की लागत शामिल है।
(v).	(क). दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्करों की मानक सूची दो स्टेकरों की तैनाती की अपेक्षा करती है जबकि पत्तन ने पूंजी लागत में तीन स्टेकरों पर विचार किया है। विपथन के कारण स्पष्ट करें।	ताप कोयले के स्टेकिंग के लिए प्रतिदिन प्रहस्तन की उच्चतर दर के मद्देनजर 2 स्टेकरों की आवश्यकता होगी और औद्योगिक कोयले के लिए प्रतिदिन कम प्रहस्तन दर के मद्देनजर केवल एक स्टेकर की आवश्यकता होगी। उपस्करों की संख्या भी कई कारकों पर निर्भर करेगी जैसे प्लॉटों का नक्शा, प्रहस्तन क्षमता प्रतिदिन, प्रतिवर्ष प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की कुल मात्रा, आदि। इसलिए, यह हमेशा केवल दो नहीं हो सकते। कृपया इसे स्वीकार करें।
	(ख). यह उद्धरित करते हुए कि पत्तन ने प्रारंभ में ट्रकों द्वारा कार्गो की निकासी परिकल्पित की है, पत्तन ने दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट रिक्लेमर और वैगन लोडर की पूंजी लागत पर विचार नहीं किया है। वादिनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड ने उल्लेख किया है कि पत्तन द्वारा रेल और सड़क के माध्यम से कार्गो की निकासी का विस्तृत अध्ययन नहीं किया गया है। पत्तन को यह जांच करने की सलाह दी जाती है कि क्या पत्तन द्वारा परिकल्पित सड़क और निकासी सुविधा परियोजना अवधि के सभी 30 वर्षों के लिए लागू रहेगी।	प्रस्ताव के समूह रेल द्वारा निकासी पर विचार नहीं किया गया था। ट्रेन प्रहस्तन क्षमता आदि के ब्यौरों की जानकारी नहीं थी। रिक्लेमर और वैगन लोडरों की केवल तभी आवश्यकता होगी यदि प्रतिदिन कम से कम 3 ट्रेनों की लदाई की जाती है। चूंकि प्रस्तावित निकासी मुख्यतः ट्रकों के माध्यम से है, वैगनों को फ्रंट एंड लोडरों द्वारा लादा जाना जारी रहेगा, इसलिए रिक्लेमर और वैगन लोडर प्रस्तावित नहीं किए गए हैं।
	(ग). टीपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत में 20 फ्रंट एंड लोडरों की लागत शामिल है जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित	उल्लिखित उपस्कर और कर्मशाला सुविधाएं मुख्य रूप से संयंत्र और उपस्कर के अनुरक्षण के लिए है यदि अनुरक्षण

	उपस्कर की मानक सूची के अनुसार नहीं पाया गया है। इसके अलावा, दिशानिर्देशों में निर्धारित दो क्रेन, चार पेलेडर और डोजर, कर्मशाला उपस्कर भी टीपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत में शामिल नहीं पाए गए हैं। दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से, विपथन के कारणों का औचित्य बताएं।	पत्तन और बीओटी प्रचालक द्वारा किया जाता है, अनुरक्षण के लिए उनका अपना संपर्क हो सकता है, इन्हें शामिल नहीं किया गया था।
(vi).	टीपीटी द्वारा अनुमानन में अंगीकृत किए गए सिविल कार्यों और उपस्कर लागत के अनुमानन के लिए इकाई दर दर्शाएं। यह दोहराया जाता है कि समान उपस्कर की पत्तन द्वारा हाल ही में की गई खरीदों पर आई लागत के संदर्भ में उपस्कर इकाई दर, पड़ोसी पत्तनों से अंगीकृत दर और प्राप्त की गई कोटेशन प्रमाणित करें। सही अवधि जिससे इकाई दर संबंधित है, स्पष्ट रूप से दर्शाई जाए।	इस प्रकार के उपस्कर हाल ही में किसी पत्तन द्वारा नहीं खरीदे गए थे। हमारा अनुमान इसी तरह के उपस्कर पर आधारित है। सिविल लागत अनुमान तृतीकोरिन पत्तन में हाल ही में कराए गए इस तरह के कार्यों पर आधारित है। टीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 18 फरवरी 2010 द्वारा पुष्टि की है कि पूर्वानुमानों की पूंजी लागत जनवरी 2010 तक वृद्धि पर विचार करते हुए ली गई है।
(vii).	अनुमान में रु0 6/- पर सुविचारित बिजली की इकाई दर प्रमाणित करने के लिए हाल ही के बिजली बिल की प्रति भेजें।	भेजी गई है।
(viii).	(क). जैसाकि पहले बताया गया है, लाइसेंस शुल्क स्टेकयार्ड के लिए प्रस्तावित 1,26,000 वर्ग मी0 क्षेत्र के विपरीत 72,960 वर्ग मी0 (पहले यह 70,000 वर्ग मी0 था) के लिए परिकलित किया गया है। सड़क, बर्मस और पेरिफेरल के लिए आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित पर लाइसेंस शुल्क की गणना किए जाने की जरूरत है। लाइसेंस शुल्क के अनुमानन के लिए सुविचारित क्षेत्र के संदर्भ में अस्थिरता सही की जाए।	लाइसेंस शुल्क 1,26,000 वर्ग मी0 के कुल क्षेत्र के लिए परिकलित किया गया है। इसमें कोई अस्थिरता नहीं है।
	(ख). 36,480 वर्ग मी0 के लिए हेअर आइलैंड में स्टेकयार्ड के लिए अनुमानित लाइसेंस शुल्क टीपीटी द्वारा सुविचारित 96.77 लाख के विपरीत निर्दिष्ट इकाई दर के लिए 28.01 लाख परिकलित होगी। सांख्यिकीय त्रुटि ठीक करें।	स्टेकयार्ड के लिए रु0 96.77 लाख का लाइसेंस शुल्क रु0 6.40 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह की दर से 12.6 हैक्टेयर के कुल क्षेत्र के लिए परिकलित किया गया है। स्टेकयार्ड क्षेत्र 36480 वर्ग मी0 1,26,000 वर्ग मी0 पड़ा जाए।
	(ग). लाइसेंस शुल्क के अनुमानन में वॉटर फ्रंट प्रभार संबंधी रु0 31.92 करोड़ शामिल हैं। टीपीटी का वर्तमान दरमान वॉटरफ्रंट क्षेत्र के लिए कोई लाइसेंस शुल्क निर्धारित नहीं करता है। आधार स्पष्ट करें जिसपर रु0 8 प्रति वर्ग मीटर की इकाई दर इस क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क के अनुमानन में सुविचारित की गई है।	पत्तन के दरमान के अनुसार, सुरक्षा दीवार के भीतर क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क रु0 8.00/- वर्ग मी0/प्रति माह है। 33,250 वर्ग मी0 के वॉटर फ्रंट क्षेत्र को लेखा में लेते हुए, लाइसेंस शुल्क 31.92 लाख है।
(ix).	पत्तन द्वारा प्रेषित अपक्रेंट प्रशुल्क गणना में तटीय पोत और तटीय कार्गो के लिए लागू रियायती प्रशुल्क के प्रभाव को नहीं किया गया है। यदि तटीय कार्गो परिकल्पित नहीं किया गया है तो पत्तन से दोबारा अनुरोध है कि स्पष्ट रूप से बताएं।	हाँ। साध्यता अध्ययन प्रयोजनों के लिए, कार्गो थ्रुपुट के वर्तमान चलन के आधार पर, ताप कोयला पोत तटीय और औद्योगिक कोयला तथा अन्य बल्क कार्गो विदेशी माने गए हैं। इसकी पुष्टि की गई है।
(x).	कार्गो क्षमता का 12.3 प्रतिशत ताप कोयला और औद्योगिक कोयला दोनों के लिए एकसमान से भंडारण प्रभार आकर्षित होगा ऐसा अनुमान लगाने का आधार इस तथ्य के आलोक में स्पष्ट करें कि दो कार्गो के लिए परिकल्पित स्टेक ऊंचाई और क्षमता तथा टर्नओवर की हिस्सेदारी भिन्न-भिन्न है।	18,800 टीपीडी की निकासी दर के आधार पर दिनों की संख्या जो भंडारण प्रभार आकर्षित करेगी नीचे दर्शाए गए अनुसार 45 ली गई है:- क्षमता: 70,00,000 टन निकासी प्रतिदिन: 18,000 टन निकासी के लिए अपेक्षित दिनों की सं.: 330 दिनों की सं. जो भंडारण आकर्षित करेंगे: 35 भंडारण की संभावना वाला कार्गो 35/365 = 14.30%
(xi).	पत्तन ने 10 दिनों की प्रस्तावित निःशुल्क अवधि से आगे	पहले प्रस्तावित स्लेबों की तृतीकोरिन पत्तन न्यास के मौजूदा

	प्रत्येक स्लेब के तह कार्गो कितने दिन रुकेंगे निर्दिष्ट करते हुए प्रस्तावित भंडारण प्रभार से राजस्व का विस्तृत अनुमानन नहीं भेजा गया है।	दरमान के मददेनजर समीक्षा की गई है जो निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम छह दिनों के लिए विलंबशुल्क प्रभार परिकल्पित करता है। तदनुसार, भंडारण प्रभार निम्नवत् परिकल्पित किया गया है:- प्रथम छह दिनों के लिए = ₹0 2.00 प्रति टन (निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद) अगले छह दिनों के लिए = ₹0 3.24 प्रति टन उसके पश्चात् = ₹0 6.32 प्रति टन कार्गो का प्रतिशत जो भंडारण आकर्षित करता है
(xii).	बर्थ किराया 6.5 मिलियन टन के अनुमानित यातायात के लिए निर्धारित किया गया है जबकि टीपीटी द्वारा निर्धारित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 5.54 मिलियन टन प्रतिवर्ष है। गणना में अस्थिरता ठीक करें।	बर्थ किराया सर्वोत्तम वर्ष क्षमता के आधार पर 7.00 मिलियन टन प्रतिवर्ष की सर्वोत्तम क्षमता के लिए परिकल्पित किया गया है।
(xiii).	जैसाकि पहले बताया गया है, साध्यता रिपोर्ट में कहा गया है कि कार्गो की निकासी टीपीटी द्वारा प्रस्तावित रेल लाइन द्वारा सुधारी जा सकती है। तथापि, टीपीटी का प्रस्ताव रेल संबंधित पूंजी लागत को स्वीकार नहीं करता है। चूंकि निर्धारित किया जाने वाला अपफ्रंट प्रशुल्क 30 वर्षों की सम्पूर्ण परियोजना अवधि के लिए लागू होगा और अगले पांच वर्षों के दौरान बीओटी आधार पर विकसित की जा रही समान सुविधा पर भी लागू होगा, पत्तन पुष्टि करे कि परियोजना अवधि के दौरान रेल द्वारा कार्गो की निकासी नहीं की जाएगी। यदि पत्तन कार्गो का रेल संचलन परिकल्पित करता है तो प्रासंगिक लागत मदों की गणना के लिए प्रस्ताव में उपयुक्त समायोजन किया जाए और रेलबद्ध कार्गो के लिए पृथक प्रहस्तन दर प्रस्तावित की जाए जोकि कार्गो के लिए निवेश और प्रचालनों की प्रासंगिक लागत के आधार पर विपथित किया जा सकता है।	इस बिन्दु पर पृथक जवाब नहीं भेजा गया है।

8.3. संक्षेप में, टीपीटी द्वारा किए गए मुख्य संशोधन निम्नवत् हैं:-

- (i). (क). ताप कोयला और औद्योगिक कोयला की क्षमता की हिस्सेदारी मूल प्रस्ताव में सुविचारित 8 प्रतिशत और 19 प्रतिशत के स्थान पर क्रमशः 65 प्रतिशत और 35 प्रतिशत सुविचारित की गई है। तदनुसार, संशोधित सर्वोत्तम घाट क्षमता 8.80 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है।
- (ख). जैसाकि संयुक्त सुनवाई में कहा गया था, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के लिए निर्धारण के लिए सूत्र में निर्धारित 70 प्रतिशत का उपयोगिता कारक स्टेकिंग के लिए प्रयुक्त सही क्षेत्र रूप में सुविचारित नहीं किया गया है, यार्ड क्षमता गणना में परिगणित किया गया है। 18,000 टन प्रतिदिन की निकासी दर के आधार पर टर्नओवर अनुपात 28 माना गया है। उपर्युक्त संशोधन के फलस्वरूप, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता मूल प्रस्ताव में निर्धारित 5.54 मिलियन टन प्रति वर्ष के विपरीत 6.93 मिलियन टन पर पुनःनिर्धारित की गई है।
- (ग). तदनुसार, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता दो क्षमताओं के कमतर होते हुए 7 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर सुविचारित की गई है।
- (ii). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से संशोधित वार्षिक राजस्व अपेक्षा ₹0 11485.86 लाख अनुमानित की गई है जिसे दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 98 प्रतिशत, 1 प्रतिशत और 1 प्रतिशत पर क्रमशः कार्गो प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों में प्रभाजित किया गया है।
- (iii). टीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नवत् है:-
(क). ताप कोयला, औद्योगिक कोयला और बल्क कार्गो के लिए समेकित कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

	रु० प्रति टन
(i). विदेशी	160.80
(ii). तटीय	96.50
(ख). भंडारण प्रभार (10 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद):	

	रु० प्रति टन / दिन
(i). प्रथम 6 दिनों के लिए	2.00
(ii). अगले 6 दिनों के लिए	3.24
(iii). उसके पश्चात	6.32

(ग). विविध प्रभार (पर्यावरण और प्रबंधन सेवा, घाट पर कार्गो की सफाई, सुरक्षा उपाय, आदि के लिए) -
रु० 1.64 प्रति टन

(घ). बर्थ किराया प्रभार:

क्र. सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रु० में)
(i).	ताप कोयला ढोने वाला पोत (तटीय पोत)	0.2457
(ii).	औद्योगिक कोयला ढोने वाला पोत (विदेशगामी पोत)	0.4095

9. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध होंगी। संबद्ध पक्षों से प्राप्त हुई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i). यह प्रस्ताव तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) आधार पर विकसित किए जाने वाले कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अपक्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है। यह प्रस्ताव फरवरी 2008 में पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी किए गए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों पर आधारित है।

फरवरी 2008 के महापत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं अगले पांच वर्षों के दौरान तूतीकोरिन पत्तन न्यास में ताप कोयला और औद्योगिक कोयला (कोक) के प्रहस्तन के लिए बोली लगाए जाने वाले सभी टर्मिनलों पर लागू होंगी।

(ii). हमारी टिप्पणी के आधार पर, टीपीटी ने मुख्य रूप से यार्ड क्षमता गणना में त्रुटि के शोधन के लिए अपने मूल प्रस्ताव को संशोधित किया है और अपने पत्र दिनांक 9 फरवरी 2010 द्वारा गणनाओं का संशोधित सैट भेजा है। जैसाकि इस नोट के पूर्ववर्ती भाग में कहा गया है, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता मूल प्रस्ताव में निर्धारित 5.54 (एमटीपीए) के विपरीत 7 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए) की गई है।

(iii). यह प्रस्ताव अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए गए दिशानिर्देशों का सामान्यतः अनुपालन करता है। कुछ प्रतिमानकों/पैरामीटरों में प्रस्तावित विपथनों पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

(iv). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

(i). ताप कोयला वहन करने वाले पेनामेक्स पोतों की क्षमता की हिस्सेदारी मूल प्रस्ताव में 21 प्रतिशत और औद्योगिक कोयले के लिए 19 प्रतिशत थी और सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 9.49 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए) पर निर्धारित की गई थी। इसके पत्र दिनांक 9 फरवरी 2010 द्वारा भेजी गई संशोधित गणनाओं में, पत्तन ने ताप कोयला और औद्योगिक कोयला की क्षमता

की हिस्सेदारी क्रमशः 65 प्रतिशत और 35 प्रतिशत पर संशोधित की है और उल्लेख किया है कि यह वर्ष 2004-05 से 2008-09 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित यातायात की हिस्सेदारी पर आधारित है। पत्तन द्वारा भेजी गई कार्गो क्षमता की संशोधित हिस्सेदारी पर विश्वास किया गया है।

- (ii). पत्तन ने पुष्टि की है कि उत्तर कार्गो बर्थ-2 की ओर चैनल को गहरा करने के बाद, जिसके लिए निविदा प्रक्रिया शुरू की जा चुकी है, प्रस्तावित टर्मिनल 12.8 मी० डुबाव तक के पोत व्यवस्थित कर सकेगा। तदनुसार, इसे 75000 डीडब्ल्यूटी के पेनामेक्स पोतों के प्रस्तावित टर्मिनल में आने की उम्मीद है। पत्तन द्वारा प्रेषित साध्यता रिपोर्ट भी इस स्थिति का समर्थन करती है। हालांकि एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्राइवेट लिमिटेड ने केवल हैंडमेक्स पोतों के प्रहस्तन पर विचार करने की मांग की है, परंतु पत्तन को विश्वास है कि उसका टर्मिनल पेनामेक्स पोतों का प्रहस्तन कर सकता है।
- (iii). कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश विभिन्न आकार के पोतों जैसे केपसाइज़/पेनामेक्स पोत/हैंडीमेक्स के लिए प्रहस्तित प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। पेनामेक्स पोतों के लिए कोयला टर्मिनल हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित उतराई प्रतिमानक 35,000 टन प्रतिदिन है। दिशानिर्देश पोत की विभिन्न श्रेणियों द्वारा प्रहस्तित कोयले के विभिन्न प्रकारों के संदर्भ में पृथक् उत्पादकता प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। टीपीटी ने ताप कोयला ढोने वाले पेनामेक्स पोतों के लिए 40000 टन प्रतिदिन और औद्योगिक कोयला ढोने वाले पेनामेक्स पोतों के लिए 25000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है।

टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि अपफ्रंट दिशानिर्देशों में 40,000 टन प्रतिदिन (टीपीटी) पर निर्धारित कोयला लदाई के लिए प्रहस्तन प्रतिमानक उतराई के इसके मामले में अंगीकृत किया गया है। औद्योगिक कोयले के संबंध में, 25000 टीपीटी की प्रहस्तन दर इसके बल्क घनत्व के आधार पर अंगीकृत की गई है।

प्रतिमानकों के अनुसार प्रहस्तन दर की गणना करने के लिए कुछ भावी बोलीदाताओं द्वारा कही गई बात के संदर्भ में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि उच्चतर उत्पादकता अर्जित करने के मद्देनजर ताप कोयला के लिए उच्चतर प्रतिमानक अंगीकृत किए गए हैं। विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में कोयला टर्मिनल के लिए, कोकिंग कोयला हेतु 42000 टन/दिन और स्त्रीम कोयले के लिए 27000 टन/दिन की प्रहस्तन दर सुविचारित की गई थी। जैसाकि बाद में देखा जा सकता है, यार्ड क्षमता इस मामले में सीमांकन कारक होगी और टीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रहस्तन दरों को और आगे अधुनातित करने से कोई परिणाम नहीं निकलेगा।

(ख). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:

- (i). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन द्वारा विकास के लिए उपलब्ध करवाए गए यार्ड क्षेत्र के लिए यार्ड क्षमता निर्धारित की जाए। पत्तन ने टर्मिनल के लिए 126000 वर्ग मी० के कुल भूमि क्षेत्र का आबंटन परिकल्पित किया है जिसमें से 70,000 वर्ग मीटर स्टेकयार्ड के लिए प्रयुक्त किए जाने हेतु प्रस्तावित किया गया है और शेष उपस्करों को रखने, बर्मेस और फेरिफेरल सड़कों आदि के लिए है। ताप कोयले की स्टेकिंग के लिए 35000 वर्ग मी० क्षेत्र और औद्योगिक कोयले के लिए 35000 वर्ग मी० क्षेत्र (अर्थात् कुल 70000 वर्ग मीटर) की योजना बनाई गई है।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि स्टेकयार्ड का समान क्षेत्र क्षमता में उसकी हिस्सेदारी में भिन्नता के बावजूद ताप कोयला और औद्योगिक कोयला के लिए आबंटित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है क्योंकि निकासी और मात्रा की दर जो प्रति वर्ग मी० स्टेक की जा सकती है, घनत्व कारक के कारण ताप कोयले की तुलना में औद्योगिक कोयले के लिए संबंधित कम है।

प्रारंभ में, पत्तन ने 70000 वर्ग मी० के वास्तविक स्टेक क्षेत्र पर विचार किया था और यार्ड क्षमता निर्धारित करने के लिए इसपर 70 प्रतिशत उपयोगिता कारक भी लागू किया था। संयुक्त सुनवाई में इस मुद्दे को उठाए जाने पर, पत्तन ने डुप्लीकेशन को दूर करने के लिए यार्ड क्षमता गणना में संशोधन किया है।

- (ii). स्टेकिंग क्षमता:

अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु दिशानिर्देश 3 टन प्रति वर्ग मीटर पर स्टेकिंग कारक प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। टीपीटी ने कार्गो के घनत्व में भिन्नता को विधिवत् स्वीकार करते हुए ताप कोयला के लिए 6.6 टन प्रति वर्ग मीटर और औद्योगिक कोयला के लिए 3.5 टन प्रति वर्ग मीटर पर स्टेकिंग कारक प्रस्तावित किया है।

मै0 वादिनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड ने इसपर प्रतिमानकों के अनुसार विचार करने का अनुरोध किया है। पत्तन ने बताया है कि ताप कोयले के लिए 7.6 टन/वर्ग मी0 और औद्योगिक कोयले के लिए 4 टन/वर्ग मी0 का स्टेकिंग कारक पूर्वकाल में पहले से अर्जित किया जा चुका है। संयोगवश, विशाखापत्तनम पत्तन में कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय सुविचारित स्टेकिंग कारक 7 मीटर की स्टेक ऊंचाई के आधार पर कोकिंग कोयला के लिए 6 टन/वर्ग मी0 और स्टीम कोयला के लिए 4 टन/वर्ग मी0 है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, पत्तन द्वारा सुविचारित स्टेकिंग कारक पर विश्वास किया गया है और अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में अंगीकृत किया गया है।

(iii).

प्लॉट टर्नओवर:

दिशानिर्देशों में निर्धारित कोयला टर्मिनल के लिए प्लॉट टर्नओवर हेतु प्रतिमानक 12 है। टीपीटी ने उठाए गए प्रश्नों के अपने पत्र दिनांक 9 फरवरी 2010 द्वारा जवाब भेजते समय टर्नओवर कारक में संशोधन किया है और मूल प्रस्ताव में सुविचारित 32 की बजाय 28 पर विचार किया है। पत्तन ने बताया है कि 28 का टर्नओवर कारक 18000 टन प्रतिदिन की निकासी के आधार पर सुविचारित किया गया है।

मै0 वादिनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड ने 32 के टर्नओवर कारक को अर्जित करने पर आशंका व्यक्त की है क्योंकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित निकासी मुख्य रूप से ट्रक द्वारा है। इसने यह उद्धृत करते हुए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार टर्नओवर अनुपात को स्वीकार करने का अनुरोध किया है कि रेल और सड़क के माध्यम से कार्गो निकासी, रैकों की उपलब्धता, आदि के बारे में पत्तन द्वारा अध्ययन नहीं किया गया है।

पत्तन ने पुष्टि की है कि 18000 टन/दिन की दर से निकासी संभव है और, इसलिए, 28 का टर्नओवर अनुपात अर्जित-योग्य है। पत्तन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर, पत्तन द्वारा अनुमानित टर्नओवर कारक गणना में सुविचारित किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि विशाखापत्तनम पत्तन न्यास और पारादीप पत्तन न्यास में कोयला टर्मिनलों के लिए सुविचारित प्लॉट टर्नओवर 30 है और टीपीटी द्वारा 28 पर सुविचारित पैरामीटर अन्य दो पत्तनों से ज्यादा भिन्न नहीं है। पत्तन ने इस प्रस्ताव में केवल सड़क द्वारा निकासी को स्वीकार किया है।

(iv).

ऊपर यथा स्पष्ट स्टेकिंग कारक और टर्नओवर अनुपात अंगीकृत करते हुए और दिशानिर्देशों में निर्धारित सूत्र लागू करते हुए ताप कोयला और औद्योगिक कोयला प्रहस्तन के लिए टर्मिनल की सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 6928600 टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है।

(ग).

सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

ताप कोयला और औद्योगिक कोयला प्रहस्तन के लिए सर्वोत्तम क्षमता बिना कोई पूर्णांकित किए अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में दो क्षमताओं अर्थात् घाट और यार्ड के निम्नतर होने पर 6928600 टन पर सुविचारित किया है। यदि टर्नओवर अनुपात और कार्गो स्टेकिंग कारक प्रतिमानकों के अनुसार सख्ती से सुविचारित किया जाता है तो यार्ड क्षमता केवल 1.76 मिलियन टन प्रतिवर्ष होगी जोकि काफी कम है।

(घ).

मै0 वादिनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड ने टिप्पणी की है कि 70 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता प्रथम वर्ष में भी अर्जित नहीं किया जा सकता। प्रचालक को क्षमता बढ़ाने और बनाए रखने में भी अर्जित नहीं किया जा सकता। प्रचालक को क्षमता बढ़ाने और बनाए रखने में कुछ समय लगेगा और, इसलिए, क्षमता उपयोगिता शुरूआती वर्ष में कम स्तरों 30 प्रतिशत पर विचार करने का विचार करने का अनुरोध किया है और अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय प्रत्येक वर्ष इसे बढ़ाया जाए। यह स्वीकार करना होगा कि अपफ्रंट प्रशुल्क प्रचालक द्वारा प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले किसी यातायात की बजाय सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर निर्धारित किया जाता है। दिशानिर्देशों द्वारा यथा अपेक्षित, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही प्रहस्तित यातायात की बजाय दिए गए सूत्र के आधार पर निर्धारित केवल टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता को स्वीकार करेगी। यह संबद्ध बोलीदाताओं पर है कि अपनी वित्तीय बोली तैयार करते समय मात्रा निर्माण निर्धारित करें।

(v). पूंजी लागत:

मूल प्रस्ताव में टीपीटी द्वारा अनुमानित कोयला टर्मिनल के लिए पूंजी लागत रु0 332.09 करोड़ थी जिसे संशोधित प्रस्ताव में पत्तन द्वारा थोड़ा संशोधित कर रु0 332.16 करोड़ किया गया है।

(क). बर्थिंग गतिविधि:

बर्थ की कुल लागत रु0 3040 लाख अनुमानित की गई है। दिशानिर्देश पत्तन न्यास द्वारा यथा अनुमानित लागत पर विचार करने की अपेक्षा करते हैं। बर्थ के समीप निकर्षण की अनुमानित लागत पर विचार नहीं करने के हमारे प्रश्न पर, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि निकर्षण संयुक्त सुविधा के रूप में पत्तन द्वारा किया जाएगा और इसलिए परियोजना के दायरे से बाहर रखा गया है।

(ख). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

(i). सिविल निर्माण लागत:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कोयला टर्मिनल के लिए सिविल कार्यों की मदें बृहत् रूप से निर्दिष्ट करते हैं और पत्तन से सिविल लागत का अनुमान लगाने की अपेक्षा की जाती है। पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 9 फरवरी 2010 द्वारा पुष्टि की है कि दिशानिर्देशों में सूचीबद्ध सभी मदों की अनुमानित पूंजी लागत शामिल हैं, यद्यपि अनुमानों में मदवार नहीं किया गया है।

(ii). उपस्कर लागत:

दशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर के मानक स्तर से टीपीटी द्वारा किए गए विपथन और ऐसे विपथनों के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्यों पर नीचे चर्चा की गई है—

(क). टीपीटी ने 2 सं. के निर्धारित प्रतिमानक के विपरीत 3 स्टेकरों पर विचार किया है। पत्तन ने औचित्य दिया है कि ताप कोयला की स्टेकिंग के लिए उच्चतर प्रहस्तन दर प्रतिदिन ने औचित्य दिया है कि ताप कोयला की स्टेकिंग के लिए उच्चतर प्रहस्तन दर प्रतिदिन के मददेनजर 2 स्टेकरों की आवश्यकता होगी और औद्योगिक कोयले के लिए एक स्टेकर की आवश्यकता होगी। तदनुसार, पूंजी लागत अनुमानन में 3 सं. पर विचार किया गया है।

(ख). उपस्कर की मानक सूची अन्य उपस्कर में 1 बैगन अनलोडर, 2 क्रेन, 2 रिक्लेमर और 4 पेलोडर/डोजर निर्धारित करती है।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि रिक्लेमरों और बैगन लोडरों का प्रस्ताव नहीं किया गया है क्योंकि प्रस्तावित निकासी मुख्य रूप से ट्रकों के माध्यम से है। ट्रकों पर इसकी लदाई द्वारा कार्गो की निकासी के लिए 20 सं. फ्रंट एंड लोडर प्रस्तावित किए गए हैं।

यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को अधिकार देता है कि पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर और दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर प्रभाव वाला पत्तन विशिष्ट शर्तों के मददेनजर मानकों में जरूरी समायोजन किए जाएं। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरणों के मददेनजर, यह प्राधिकरण इन मदों के अनुमानों को स्वीकार करता है।

(iii). पत्तन द्वारा तैयार किए गए सिविल और उपस्कर लागत अनुमान किसी आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए आकस्मिकताओं के प्रावधान के साथ हैं जिन्हें अनुमानों में परिकल्पित नहीं किया गया है, कार्य करार कर और इंजीनियरिंग/पर्यवेक्षण प्रभार। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, टीपीटी ने सिविल कार्य और उपस्कर लागत के लिए अंगीकृत इकाई दर, बर्थ की लागत के संदर्भ में पूंजी लागत के अनुमानों के वैधीकरण के लिए समर्थक दस्तावेज/दर विश्लेषण, आदि नहीं भेजे हैं। पत्तन ने पुष्टि की है कि सिविल लागतों का अनुमानन चेन्नई, एन्नोर और तूतीकोरिन पत्तन में हाल ही में किए गए इसी तरह के कार्यों पर आधारित है। उपस्कर के लिए इसने बताया है कि उत्पाद-निर्माता सामान्यतः गैर-विक्रेताओं को बजटीय ऑफर नहीं देते हैं। यह लागत इस प्रकार के उपस्कर की हाल ही में की गई खरीद पर आधारित है और पुष्टि की है कि अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत दर वर्तमान दरों पर आधारित है।

पत्तन द्वारा स्पष्ट किए गए कारणों से, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा भेजे गए अनुमानों पर विश्वास करता है बशर्ते अनुवर्ती विश्लेषण में यथा स्पष्ट विविध पूंजी लागत के अनुमानन में संशोधन किया जाएगा।

(iv). दिशानिर्देश सिविल और उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत पर विविध पूंजी लागत का अनुमान लगाने के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। सिविल और उपस्कर लागत के कम से कम 30 प्रतिशत को विविध लागत रूप में विचार करने के लिए कुछ बोलीदाताओं द्वारा दिया गया सुझाव दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं है। विविध पूंजी लागत रु0 1405 लाख पर सुविचारित की गई है जैसाकि पत्तन द्वारा अनुमानित रु0 1412 लाख के संशोधित आंकड़े के विपरीत मूल प्रस्ताव में पत्तन द्वारा अनुमान लगाया गया है। इस संबंध में पत्तन की गणना में देखी गई संख्यात्मक त्रुटि सही की गई है।

(v). बर्थ किराया सेवा के लिए अनुमानित पूंजी लागत पत्तन द्वारा यथा अनुमानित रु0 3040 लाख है बशर्ते उपर्युक्त संशोधन किए जाएंगे और कार्गो प्रहस्तन सेवा के लिए पूंजी लागत रु0

30169 लाख है। इस प्रकार, कुल अनुमानित पूँजी लागत पत्तन द्वारा अनुमानित रु० 33216 लाख के विपरीत रु० 33209 लाख है।

(vi). मै० वादिनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड ने मुद्रास्फीति और मूल्य वृद्धि के कारण कम से कम 25 प्रतिशत वृद्धि लेखा में लेने का सुझाव दिया है क्योंकि यह परियोजना 2-3 वर्षों की अवधि में कार्यान्वित की जाएगी। यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पूँजी लागत अनुमानन टीपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित प्रचलित दर पर आधारित है। अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, आधार अप्रकट प्रशुल्क सीमा का वार्षिक सूचकांकन डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत पर स्वीकृत किया गया है।

(vii). नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ अनुमानित पूँजी लागत के 16 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। मै० वादिनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड ने परियोजना को आकर्षित बनाने के लिए प्रतिलाभ को बढ़ाकर 20 प्रतिशत करने का अनुरोध किया है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण द्वारा आरओसीआई की दर की समीक्षा की गई थी और महापत्तनों तथा निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु वर्ष 2009-10 के लिए 16 प्रतिशत आरओसीआई अंगीकृत करने का निर्णय लिया गया था। इसलिए, नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ अनुमानित पूँजी लागत के 16 प्रतिशत पर परिकलित किया गया है। यह बर्थ किराया सेवा के लिए रु० 486.40 लाख और कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए रु० 4827 लाख परिगणित किया गया है।

(vi). प्रचालन लागत:

(क). बिजली लागत का दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 1.4 प्रति टन का उपभोग अंगीकृत करते हुए अनुमान लगाया गया है। टीपीटी द्वारा सुविचारित बिजली की इकाई लागत रु० 6 है। बिजली की इकाई दर पत्तन द्वारा प्रोद्भूत बिजली की प्रचलित लागत, जोकि पत्तन द्वारा पेश किए गए जनवरी 2010 और फरवरी 2010 माह के बिजली बिल की प्रतियों द्वारा प्रकट की गई है, के आधार पर हमारी गणना में अधुनातित कर रु० 6.51 किया गया है।

(ख). प्रतिमानकों के अनुसार, मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल लागत के 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर पर 7 प्रतिशत, बीमा लागत सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर और अन्य व्यय अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।

(ग). मूल्यहास परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए एसएलएम के अधीन कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत और उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत की दर से परिकल्पित किया गया है।

(घ). लाइसेंस शुल्क 126000 वर्ग मी० के भंडारण क्षेत्र के लिए, 33250 वर्ग मी० के वॉटर फ्रंट प्रभारों के लिए और 36480 वर्ग मी० के कन्वेयरों के मार्गाधिकार के लिए परिकलित किया गया है। अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए पट्टा किराया तत्संबंधी महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित दर के आधार पर अनुमानित किया जाना चाहिए। टीपीटी ने पुष्टि की है कि लाइसेंस शुल्क पत्तन के मौजूदा दरमान में निर्धारित लाइसेंस शुल्क के आधार पर अनुमानित किया गया है।

(ङ). दिशानिर्देश बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित किए जाने की अपेक्षा करते हैं।

टीपीटी ने अनुरक्षण संबंधी 1 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिमानक के अलावा बर्थिंग सेवा की वार्षिक राजस्व अपेक्षा का अनुमान लगाते समय बर्थ के निर्माण से संबंधित कुल पूँजी लागत पर 3.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास और 1 प्रतिशत की दर से बीमा पर विचार किया गया है।

हालांकि दिशानिर्देश प्रचालन लागत को बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर सीमित करते हैं, परिसंपत्तियां पर्याप्त बीमा कवर की अपेक्षा करती हैं और तथ्य है कि परिसंपत्ति का मूल्य टूट-फूट के कारण मूल्यहासित होगा इससे भी इंकार नहीं किया जा सकता। अन्य महापत्तनों पर अप्रकट बर्थ किराया निर्धारित करते समय, यह स्थिति स्वीकार की गई थी और बीमा तथा मूल्यहास की लागत बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए सुविचारित की गई थी।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मददेनजर, बर्थ किराया सेवा से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के समय भी इस मामले में बीमा लागत के तत्त्व और मूल्यहास पर विचार किया गया है। इस संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों का खंड 3.6 इस प्राधिकरण को व्यय की उस मद विशेष पर निर्णय लेने का अधिकार देता है जिसपर वह अप्रकट प्रशुल्क सीमा परिकलित करते समय शामिल किए जाने पर विचार किया जाता है जिसके लिए दिशानिर्देशों में प्रतिमानक स्पष्ट रूप से नहीं दिए गए होते हैं।

- (vii). टीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने का विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। बर्थ किराये की गणना के साथ संशोधित विवरण की प्रति अनुबंध-1 रूप में संलग्न की गई है।
- (क). कार्गो प्रहस्तन सेवा से कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा ₹ 11527.80 लाख पर अनुमानित की गई है जोकि ₹ 6700.76 लाख की प्रचालन लागत और ₹ 4827.04 लाख की पूंजी लागत पर प्रतिलाभ का जोड़ है।
- (ख). दिशानिर्देशों के अनुसार, पूर्व-निर्धारित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए कुल राजस्व अपेक्षा का 98 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभार में और भंडारण तथा विविध प्रभार में एक-एक प्रतिशत प्रमाजित किया गया है।
- (ग). जैसाकि पहले बताया गया है कि परिकल्पित औद्योगिक कोयले के लिए प्रहस्तन दर ताप कोयले से भिन्न है। इसलिए, पत्तन को उक्त दो कार्गो मर्दों के लिए उत्पादकता के आधार पर भिन्न समेकित प्रहस्तन दर प्रस्तावित करने पर विचार करने की सलाह दी गई थी। तथापि, अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कोयले की विभिन्न श्रेणियों के लिए पृथक दरें निर्धारित करने की अपेक्षा नहीं करते हैं। टीपीटी ने भी पोत के प्रकार और जीवनकाल, उस समय उपलब्ध कार्गो की विनियुक्त मात्रा, आदि के आधार पर पोत से पोत समान कार्गो कुशलता दरों के लिए भी उद्धरित करते हुए दोनों कार्गो मर्दों के लिए एकसमान प्रशुल्क के निर्धारण पर जोर दिया है। 6.93 एमटीपीए पर निर्धारित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर, कार्गो प्रहस्तन सेवा से ₹ 11297.24 लाख की अनुमानित राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए समेकित प्रहस्तन दर पत्तन द्वारा प्रस्तावित ₹ 160.80 के विपरीत ₹ 163.05 प्रति टन होगी। पत्तन ने तटीय कार्गो अर्थात् औद्योगिक कोयले के लिए लागू रियायत निर्धारित नहीं की है। तटीय कार्गो के लिए रियायती दर इस संबंध में सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार ही औद्योगिक कोयले के लिए अलग-से निर्धारित की जानी चाहिए। तथापि, इसका कोई राजस्व प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि यह तटीय मोड़ द्वारा इस कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए परिकल्पित नहीं करता है।
- (घ). पत्तन ने समेकित प्रहस्तन दर में शामिल मर्दों को परिभाषित नहीं किया है। एक टिप्पणी यह कहते हुए शामिल की गई है कि समेकित प्रहस्तन प्रभार में पोत से कार्गो की उतराई के लिए प्रभार, भंडारण के बिन्दु तक स्थानांतरण, 10 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, ट्रकों पर लदाई, घाटशुल्क और सभी अन्य विविध सेवाएं जो दरमान में विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं की गई हैं।
- (ङ). टीपीटी ने यह दर्शाने के लिए गणनाएं भेजी हैं कि कुल कार्गो का 14.3 प्रतिशत निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। इसने प्रथम स्लैब (प्रथम छह दिन) के लिए ₹ 2.00 प्रति टन प्रतिदिन, अगले छह दिनों के लिए दूसरे स्लैब हेतु ₹ 3.24 प्रति टन प्रतिदिन और उसके पश्चात् अवधि के लिए ₹ 6.32 प्रति टन प्रतिदिन प्रस्तावित किया गया है।

सम्पूर्ण रूप में सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता और वार्षिक राजस्व अपेक्षा के संशोधित अनुमानन की गणना के मद्देनजर, टीपीटी द्वारा प्रस्तावित इकाई भंडारण प्रभार संशोधित किए गए हैं। परिणामस्वरूप, प्रथम स्लैब के लिए भंडारण प्रभार ₹ 0.194 प्रति टन प्रतिदिन अथवा प्रथम स्लैब के लिए हिस्सा है। अनुवर्ती स्लैबों के लिए दरें टीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित भिन्नता बनाए रखने के लिए निर्धारित की गई हैं।

- (च). संशोधित राजस्व अपेक्षा और संशोधित सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर, विविध प्रभार के लिए प्रशुल्क सीमा पत्तन द्वारा प्रस्तावित ₹ 1.64 प्रति टन के विपरीत ₹ 1.66 प्रति टन पर निर्धारित की गई है। विविध प्रभार में सफाई, धूल निवारक, पर्यावरण और प्रबंधन तथा सुरक्षा उपाय, आदि शामिल हैं।

- (छ). बर्थिंग सेवा कार्यों से राजस्व अपेक्षा पत्तन द्वारा यथा अनुमानित ₹ 648.74 लाख परिगणित की गई है। सामान्यतः विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश की अधिसूचना के समय प्रचलित विनिमय दर लागू करते हुए रुपए मूल्य को डॉलर रूप में बदलते हुए अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित किए जाते हैं। यह प्राधिकरण अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट बर्थ किराया को अंतिम रूप देते समय रुपए में अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार केवल उल्लिखित कारणों से अनुमोदित करने का निर्णय पहले ही ले चुका है।

पत्तन ने विचार किया है कि औद्योगिक कोयला विदेशगामी पोतों और ताप कोयला तटीय पोतों द्वारा बोया जाएगा। टीपीटी ने विदेशगामी पोत (अर्थात्) औद्योगिक कोयले के लिए ₹ 0.4095 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग और तटीय पोत (ताप कोयला) के लिए ₹ 0.2457 रुपया रूप में बर्थ किराया प्रस्तावित किया है। बर्थ किराये पर पहुंचने के लिए टीपीटी द्वारा अपनाई गई कार्यपद्धति सामान्य रूप अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पाई गई है। चूंकि टर्मिनल क्षमता बिना पूर्णांकित किए सुविचारित की गई है, इसलिए बर्थ किराया विदेशगामी पोत के लिए ₹ 0.4121 प्रति जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोत के लिए ₹ 0.2472 प्रति जीआरटी प्रति घंटा परिगणित होता है।

- (viii). कुछ सामान्य शब्दावलियों जैसे विदेशगामी पोत, तटीय पोत, दिन की परिभाषाएं टीपीटी के दरमान में निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार अपफ्रंट अनुसूची में शामिल की गई हैं।
- (ix). 2005 के दिशानिर्देशों विनिर्दिष्ट और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित कुछ समान शर्तें जैसे उपयोक्ताओं को निजी टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी, नौचालन के लिए पोत द्वारा तैयार होने का सिग्नल देने के 4 घंटे बाद बर्थ किराया रुक जाएगा, झूठे सिग्नल के लिए दंडात्मक बर्थ किराया, उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार का

- प्रोदभूत नहीं होना जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण करने की स्थिति में नहीं हो, कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट अनुसूची में शामिल की गई है।
- (x). टीपीटी ने निःशुल्क अवधि की शुरुआत के संबंध में कुछ शर्तें निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है जोकि पत्तन और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारण के अनुसार है।
- (xi). टीपीटी ने ऑस्टिंग वरीयता/वरीयता बर्थ किराया प्रभारों के लिए बर्थ किराया प्रभारों के संबंध में शर्तें प्रस्तावित की हैं। एक शर्त यह कहते हुए निर्धारित की गई है कि ऑस्टिंग वरीयता बर्थिंग/वरीयता बर्थिंग प्रदान करना टीपीटी के दरमान में अनुमोदित प्रावधानों और इस संबंध में सरकारी दिशानिर्देशों द्वारा शासित किया जाएगा।
- (xii). पत्तन ने बताया है कि प्रस्तावित दर टर्मिनल में प्रहस्तित सभी बल्क कार्गो पर लागू की जाएगी। अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण की सम्पूर्ण कार्यवाही ताप कोयला और औद्योगिक कोयला प्रहस्तन के लिए है और क्रमशः 65 प्रतिशत और 35 प्रतिशत के अनुपात में है। यह परिकल्पनाएं क्षमता निर्धारण और प्रशुल्क को प्रभावित करती हैं। इसलिए, यह प्राधिकरण टीपीटी की समझदारी से इत्तेफाक नहीं रखता है कि अब निर्धारित दर सभी बल्क कार्गो पर लागू होगी।
- (xiii). स्वीकार करते हुए कि अब निर्धारित शर्तें 30 वर्षों की समयावधि के लिए लागू होंगी, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और प्रचालक द्वारा विलंबित वापसी के लिए दंडात्मक ब्याज दर संबंधी प्रावधान, इस प्राधिकरण द्वारा निर्णीत अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रधार उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक पर निर्धारित किया गया है।

11.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी। वर्तमान मामले में, चूंकि अपफ्रंट प्रशुल्क गणना प्रचलित दर पर आधारित बताई गई है, इसलिए यह उपयुक्त और प्रासंगिक होगा कि प्रतिवर्ष स्वचालित समायोजन के लिए सुविचारित किए जाने वाले आधार डब्ल्यूपीआई का निर्धारण 1 जनवरी 2010 को किया जाए। इस संबंध में एक सामान्य टिप्पणी दरमान में निर्धारित की गई है।

11.2. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालनों की शुरुआत से पहले, निजी प्रचालकों को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरें और शर्तों का विवरण शामिल करते हुए दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करना होगा।

11.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, स्पष्टीकरणों अथवा दरमान के निर्वर्धन और शर्तों के विवरण के बारे में कोई प्रश्न उठता है तो ऐसा मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालकों पर बाध्यकारी होगा।

11.4. परियोजनाओं के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दिए जाने चाहिए। निजी प्रचालक से उम्मीद की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों तक निष्पादन करे।

11.5. निजी प्रचालकों का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा मॉनिटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जाँच करेगी और अपने निर्णय तृतीकोरिन पत्तन न्यास को अग्रोषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी, तो तृतीकोरिन पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई प्रारंभ करेगा।

11.6. टर्मिनल में व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक तृतीकोरिन पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल का प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन शामिल किया जाएगा।

12. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण तृतीकोरिन पत्तन न्यास में ताप कोयला और औद्योगिक कोयला के प्रहस्तन के लिए अनुबंध-III रूप में संलग्न प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/09-असा.]

दुर्गाकोरिन पल्लन न्यास में कोयला टर्मिनल के लिए अपग्रेड प्रशुल्क का निरूपण

अनुबन्ध -I]

		₹0 लाखों में	
क्र.सं.	विवरण	टीपीटी द्वारा अनुमान	टीएएफपी द्वारा सुविचारित अनुमान
I.	सर्वोत्तम क्षमता		
(i).	सर्वोत्तम घाट क्षमता		
(क).	घाट आकार की हिस्सेदारी		
	75000 डीडब्ल्यूटी तक के (ताप कोयला के लिए) वेनमेक्स पोतों की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी (एस1)	65%	65%
	वेनमेक्स पोतों (ऑटोमैटिक कोयले के लिए) की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी (एस2)	35%	35%
(ख).	जलयान दिक्कत आउटपुट (टनो में प्रतिदिन)		
	- वेनमेक्स पोत (ताप कोयले के लिए) (पी1)	40000	40000
	- वेनमेक्स पोत (ऑटोमैटिक कोयले के लिए) (पी2)	25000	25000
(ग).	घाट क्षमता = $0.7 \times ((एस1 \times पी1) + (एस2 \times पी2)) \times 365$	8878625	8878625
	घाट क्षमता मिलियन टनो में	8.80	8.88
(ii).	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता		
(क).	पल्लन द्वारा उपलब्ध कराया गया यार्ड क्षेत्र (वर्ग मीटरों में) (एस)		
	ताप कोयला के लिए 35000	35000	ताप कोयला के लिए 35000
	ऑटोमैटिक कोयला के लिए 35000	35000	ऑटोमैटिक कोयला के लिए 35000
(ख).	स्टेकिंग के लिए उपलब्ध क्षेत्र (%) (यु)	70%	70%
	स्टेकिंग मात्रा प्रति वर्ग मीटर (टन) (व्यू)		
	ताप कोयला के लिए 6.6 टन/वर्ग मीटर	6.6 टन/वर्ग मीटर	ताप कोयला के लिए 6.6 टन/वर्ग मीटर
	ऑटोमैटिक कोयला के लिए 3.5 टन/वर्ग मीटर	3.5 टन/वर्ग मीटर	ऑटोमैटिक कोयला के लिए 3.5 टन/वर्ग मीटर
(ग).	लॉट का वार्षिक टर्नओवर अनुपात (टी)	28	28
(घ).	यार्ड क्षमता (टनो में) = $0.7 \times ए \times यू \times व्यू \times टी$ (ताप कोयला के लिए)	4527600	4527600
	यार्ड क्षमता (टनो में) = $0.7 \times ए \times यू \times व्यू \times टी$ (ऑटोमैटिक कोयले के लिए)	2401000	2401000
(ङ).	कुल यार्ड क्षमता (टनो में)	6928600	6928600
(च).	कुल यार्ड क्षमता (मिलियन टनो में)	7.00	6.93
(iii).	ताप कोयले की सर्वोत्तम क्षमता - सर्वोत्तम घाट क्षमता का निम्नतर मूल्य और सर्वोत्तम स्टैक यार्ड क्षमता (मिलियन टनो में)	7.00	6.93
II.	पूँजी लागत		
(i).	कार्यो प्रहस्तन गतिविधि	₹0 लाखों में	₹0 लाखों में
(क).	निश्चित लागत		
	- बर्थ अपरन और पहुँचमार्ग	5660.00	5660.00
	- भूराज्य यार्ड	200.00	200.00
	- स्टेकर के लिए रेल ट्रैक, रिक्वेयर, ताप अक्सेलर वेगने और डेगन इत्यादि स्टेशन	0.00	0.00
	- कन्वेयर गैलरियों और स्थानांतरण टोवर	0.00	0.00
	- मारशलिंग यार्ड	0.00	0.00
	- अन्य	0.00	0.00
	- भवन	0.00	0.00
	- सड़कें	0.00	0.00
	- जल आपूर्ति और ड्रेनेज	0.00	0.00
	उपजोड़	5860.00	5860.00
	कुल आधार लागत के 10 प्रतिशत पर आकस्मिकताएँ, इंजीनियरिंग और पर्यवेक्षण	586.00	586.00
	कार्य करार कर (उपस्कर आधार लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत)	152.00	152.00
	उपजोड़ (क)	6598.00	6598.00
(ख).	उपस्कर लागत		
	- रिफ आलोडर (प्रतिमानक 2 स.)		
	टीपीटी ने 2 ग्रैन अनलोडरों का प्रस्ताव किया है	5600	5600.00
	- रिक्वेयर (प्रतिमानक 2 स.)		
	टीपीटी ने यह उपस्कर परिकल्पित नहीं किया है	0	0.00
	- वेयर अनलोडर और ट्रक अनलोडर (प्रतिमानक - 1 स. प्रत्येक)		
	टीपीटी ने यह सुझाव परिकल्पित नहीं किया है	0	0.00
	- स्टेकर (प्रतिमानक - 2 स.)		
	टीपीटी ने 3 स्टेकरों का प्रस्ताव किया है	3600	3600.00
	- क्रेने (प्रतिमानक - 2 स.)		
	टीपीटी ने यह उपस्कर परिकल्पित नहीं किया है	0	0.00
	- कन्वेयर	8740	8740.00
	- पी लोडर और डोजर्स (प्रतिमानक - 4 स.)		
	टीपीटी ने 20 फ़ुट एड लोडरों का प्रस्ताव किया है	600	600.00
	कर्मशाला उपस्कर	0	0.00
	मिजली पावर और निरवग्रह विद्युत निवृत्त	1145	1145.00
	उपजोड़	19685	19685
	कुल आधार लागत के 10 प्रतिशत पर आकस्मिकताएँ, इंजीनियरिंग और पर्यवेक्षण	1969	1969.00
	कार्य करार कर (उपस्कर आधार लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत)	512	512.00
	उपजोड़ (ख)	22166	22166
(ग).	विशेष [कार्य करार कर के अलावा (क) और (ख) पर 6 प्रतिशत]	1412.00	1405.00
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूँजी लागत (क+ख+ग)	30176.00	30169.00
(ii).	बर्धित सेवाओं के लिए पूँजी लागत		
(क).	बर्थ की लागत	2700.00	2700.00
(ख).	बर्थ के सहीप निरुद्ध की लागत	0.00	0.00
	उपजोड़	2700.00	2700.00
	कुल आधार लागत के 10 प्रतिशत पर आकस्मिकताएँ, इंजीनियरिंग और पर्यवेक्षण	270.00	270.00
	कार्य करार कर (उपस्कर आधार लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत)	70.00	70.00
	बर्धित सेवाओं के लिए कुल पूँजी लागत (क+ख+ग)	3040.00	3040.00
(iii).	परियोजना की कुल पूँजी लागत (I+II)	33216.00	33209.00

क्र.सं.	विवरण	₹ लाखों में	
		टीपीटी द्वारा अनुमान	टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान
III	प्रशासन लागत		
(i)	कार्या प्रहसन गतिविधि	अनुमान (₹ लाखों में)	अनुमान (₹ लाखों में)
	(क) बिजली लागत (टीपीटी द्वारा अंगीकृत ₹ 6.0 प्रति इकाई की दर से 1.4 इकाई प्रति टन) इसी गणना में बिजली की इकाई दर ₹ 8.50 पर सुविचारित किया गया है	588.00	631.47
	(ख) मरम्मत और अनुदान		
	- सिविल परिसरों (सिविल कार्य दर 1 प्रतिशत)	65.98	65.98
	- पूर्ण सहित अभियांत्रिक और बिजली उपकरण (अभियांत्रिक और बिजली कार्य दर 7 प्रतिशत)		
	(ग) मीमा (सकल अपत परिसरों पर 1 प्रतिशत)	1551.62	1551.62
	(घ) मूल्य	301.76	301.69
	- सिविल परिसरों 3.34%	220.37	220.37
	- अभियांत्रिक और बिजली कार्य 10.34%	2291.96	2291.96
	(ङ) लाइसेंस शुल्क		
	- गॉटर ग्रंट प्रभार (₹ 8 प्रति वर्ग मी०/माह की दर से 33250 वर्ग मी० * 12)	31.92	31.92
	- हेयर आईरॉन में स्टैंड यार्ड (₹ 8.40 प्रति वर्ग मी०/माह की दर से 126000 वर्ग मी० * 12)	96.77	96.77
	- कन्वेयरर्स के लिए कार्यप्रकार (₹ 1.428 प्रति वर्ग मी० वार्षिक की दर से 36480 वर्ग मी०)	0.52	0.52
	(च) वेतनों और उपरिव्ययों सामग्री अन्य व्यय (परिसरों के सकल मूल्य पर 5 प्रतिशत)	1508.80	1508.45
	कुल प्रशासन लागत	6657.70	6700.76
IV	राजस्व अपेक्षा और प्रस्तावित प्रभुत्व		
(i)	कार्या प्रहसन प्रभार		
	1. राजस्व अपेक्षा		
	(क) कुल प्रशासन लागत	6657.70	6700.76
	(ख) 18 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिशत	4828.16	4827.04
	(ग) कार्या प्रहसन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	11485.86	11527.80
	2. राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन		
	(क) कोयला प्रहसन प्रभार (एअरआर का 96 प्रतिशत)	11256.14	11297.24
	(ख) भंडारण प्रभार (एअरआर का 1 प्रतिशत)	114.86	115.28
	(ग) विधि प्रभार (एअरआर का 1 प्रतिशत)	114.86	115.28
	(घ) कार्या प्रहसन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	11485.86	11527.80
	3. प्रस्तावित प्रभुत्व प्रति टन दर		
	(क) कोयला प्रहसन प्रभार (सर्वोच्च)		
	- राजस्व अपेक्षा (₹ लाखों में)	11256.14	11297.24
	- क्षमता (मिलियन टन प्रतिवर्ष)	7.00	6.93
	संश्लिष्ट प्रहसन प्रभार - कार्या-दर (विदेशी)	160.80	163.05
	(ख) भंडारण प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (₹ लाखों में)	114.86	115.28
	- भंडारण प्रभार आवर्धित करने वाले कार्या का %	14.3%	14.3%
	- भंडारण प्रभार अदा करने की संयोजना वाला कार्या (लाख टन)	10.00	9.91
	(ग) विधि प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (₹ लाखों में)	114.86	115.28
	- क्षमता (मिलियन टन प्रतिवर्ष)	7.00	6.93
	- विधि प्रभार प्रति टन	1.64	1.66
(ii)	वर्धन किराया प्रभार		
	(क) राजस्व अपेक्षा	(₹ लाखों में)	(₹ लाखों में)
	(i) मरम्मत और अनुदान प्रभार (वर्धन के लिए पूंजी लागत पर 1 प्रतिशत)	30.40	30.40
	(ii) मूल्य	101.54	101.54
	(iii) वीमा (वर्धन किराया सेवा के लिए कुल लागत पर 1 प्रतिशत)	30.40	30.40
	उपजोड़ (क)	162.34	162.34
	(ख) (ख)-18 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिशत	486.40	486.40
	वर्धन सेवकों से कुल राजस्व अपेक्षा (क + ख)	648.74	648.74
	वर्धन किराया प्रभार		
	विदेशगामी पोत (ऑपेरेटिव कोयला) (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) / ₹ 0 में	0.40950	0.4121
	तटीय पोत (लाघ कोयला) (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) ₹ 0 में	0.24570	0.2472

बर्ध किराया परिकल्पना

टीपीटी द्वारा पत्र दिनांक 9 फरवरी 2010 द्वारा प्रेषित

क्र.सं.	विवरण	इकाई	ताप कोयला	औद्योगिक कोयला	जोड़
i.	औसत डीबल्क्यूटी	डीबल्क्यूटी	75000	75000	
ii.	जलयान दिवस आउटपुट	टन / दिन	40000	25000	
iii.	औसत जीआरटी	टन	40000	40000	
iv.	औसत पार्सल आकार	टन	60000	60000	
v.	प्रहस्तित किए जाने के लिए सम्भावित टनभार	टन	4600000	2400000	7000000
vi.	औसत बर्ध दिवसों की सं. (v / ii)	दिवस	115	96	211
vii.	बर्ध घंटों की सं. (24 x (vi))	घंटे	2760	2304	5064
viii.	पोतों की सम्भावित संख्या (vii/iv)	सं.	77	40	117
ix.	कुल जीआरटी घंटे	घंटे	110400000	92160000	202560000
x.	राजस्व अपेक्षा				648.74
xi.	बर्ध किराया - विदेशगामी पोत				0.4095
	बर्ध किराया - तटीय पोत				0.2457

विदेशी / तटीय पोत दर के लिए गणना		
$92160000x + 110400000 \cdot 0.6x =$		64873600
$92160000x + 66240000x =$		64873600
$x =$ विदेशगामी पोत दर		0.4095
तटीय पोत दर = $0.6 \times$ विदेशगामी पोत दर		0.2457

टीएएनपी द्वारा संशोधित गणना

क्र.सं.	विवरण	इकाई	ताप कोयला	औद्योगिक कोयला	जोड़
i.	औसत डीबल्क्यूटी	डीबल्क्यूटी	75000	75000	
ii.	जलयान दिवस आउटपुट	टन / दिन	40000	25000	
iii.	औसत जीआरटी	टन	40000	40000	
iv.	औसत पार्सल आकार	टन	60000	60000	
v.	प्रहस्तित किए जाने के लिए सम्भावित टनभार	टन	4527600	2401000	6928600
vi.	औसत बर्ध दिवसों की सं. (v / ii)	दिवस	113	96	209
vii.	बर्ध घंटों की सं. (24 x (vi))	घंटे	2717	2305	5022
viii.	पोतों की सम्भावित संख्या (vii/iv)	सं.	75	40	115
ix.	कुल जीआरटी घंटे	घंटे	108662400	92198400	200860800
x.	राजस्व अपेक्षा				648.74
xi.	बर्ध किराया - विदेशगामी पोत (xi / x)				0.4121
	बर्ध किराया - तटीय पोत				0.2472

विदेशी / तटीय पोत दर के लिए गणना		
$92198400x + 108662400 \cdot 0.6x =$		64873600
$92198400x + 65197440 \cdot 0.6x =$		64873600
$x =$ विदेशगामी पोत दर		0.4121
तटीय पोत दर = $0.6 \times$ विदेशगामी पोत दर		0.2472

अनुबंध - II

तृतीकोरिन पत्तन न्यास

ताप कोयला और औद्योगिक कोयला के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची

1.1. परिभाषाएँ - सामान्य

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- "दिवस" का अर्थ दिन के प्रातः 6:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन प्रातः 6:00 बजे को समाप्त अवधि होगी।
- "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा; और, इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं होगा।

- (ii). (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
 (ख). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
 (ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।
 (घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात्, विदेशगामी दरें उतराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी।
 (ङ). नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iii). (क). सभी तटीय कंटेनरों के लिए बर्थ किराया प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ख). ताप कोयला से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ख). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभार्य होंगी।
 (ग). विदेशी पत्तन से कार्गो जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार प्रभार्य होंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (iv). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा मापन की गणना करते हुए, 0.5 तक के दशमलव 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 और अधिक के दशमलव एक इकाई माने जाएंगे, सिवाय इसके जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (v). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
 (क). उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी तरह, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।
 (ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रधार उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
 (ग). वापसियों पर विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
 (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (vi). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vii). (क). इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
 (ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।
 (ग). टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरें और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी परंतु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (viii). उपयोक्ताओं को टर्मिनल प्रचालक पर आशेष उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

2. बर्थ किराया प्रभार:

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (रु० में)	तटीय पोत (रु० में)
1	पोत	0.4121	0.2472

टिप्पणियाँ:

- (i). बर्थ किराये की अवधि पोत के बर्थ अभिग्रहण करने से बर्थ को खाली करने तक परिगणित की जाएगी।
 (ii). (क). बर्थ किराया पोत के नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद रूक जाएगा।
 (ख). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटीय स्थितियों के लिए अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान की प्रतीक्षा अवधि के अलावा होगा।

- (ग). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय ज्वारभाटीय और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देगा।
- (iii). दंडात्मक बर्थ किराया झूठे सिग्नल के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष होगा।
“झूठा सिग्नल” तब होगा जब पोत तैयार होने का सिग्नल देता है और तब भी पाइलट के लिए मौग करता है जब इंजन के तैयार नहीं अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं करने अथवा पोतों पर आरोप्य किसी अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। यह अपक्षीय ज्वारभाटा, रात्रि नेविगेशन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसमीय परिस्थितियों के कारण नौचालन करने में समर्थ नहीं होता है तब तैयार होने का सिग्नल देने के अलावा है।
- (iv). ऑस्टिंग वरीयता/वरीयता बर्थ किराया प्रभार:
ऑस्टिंग वरीयता बर्थिंग/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दर और शर्तें इस संबंध में मौजूदा सरकारी दिशानिर्देशों और तूतीकोरिन पल्लन न्यास के दरमान में निर्धारित प्रावधानों द्वारा शासित होंगी।
- (v). उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार नहीं होगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली गुल होने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से लगातार एक घंटा अथवा अधिक समय तक इसके बर्थों पर निष्क्रिय रहते हैं।

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार

क्र. सं.	घटक	इकाई	दर रुपयों में	
			विदेशी	तटीय
(क).	ताप कोयला	प्रति मीट्रिक टन	163.05	163.05
(ख).	औद्योगिक कोयला	प्रति मीट्रिक टन	163.05	97.83

टिप्पणी:

उपर्युक्त निर्धारित कार्गो प्रहस्तन प्रभार समेकित प्रभार है और इसमें पोत से कार्गो की उतराई के लिए प्रभार, भंडारण के बिन्दु तक स्थानांतरण, 10 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टैकयार्ड में भंडारण, ट्रकों पर लदाई, घाटशुल्क और वे सभी अन्य विविध सेवाएं जो दरमान में विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं हैं, के लिए प्रभार शामिल हैं।

4. भंडारण प्रभार (प्रति टन प्रतिदिन)

स्वीकृत निःशुल्क अवधि के बाद स्टैक यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:-

(क).	निःशुल्क अवधि	10 दिन
(ख).	निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार (प्रति टन/दिन)	
	निःशुल्क अवधि के बाद प्रथम 6 दिन	— रु0 1.94 प्रति टन प्रति दिन
	अगले 6 दिनों के लिए	— रु0 3.14 प्रति टन प्रति दिन
	उसके पश्चात	— रु0 6.13 प्रति टन प्रति दिन

टिप्पणियाँ:

- (i). निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अयकारा दिवस और टर्मिनलों के गैर-कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii). आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम उतराई के पूरा होने के अगले दिन से परिगणित की जाएगी।
- (iii). उस अवधि के लिए कार्गो पर भंडारण प्रभार प्रोदभूत नहीं होंगे जिस दौरान उपयोगिता द्वारा अनुरोध किए जाने पर प्रचालक प्रचालक पर आरोप्य कारणों की वजह से टर्मिनल प्रचालक कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।

5. विविध प्रभार:

निम्नलिखित विविध प्रभार प्रहस्तित ताप कोयला और औद्योगिक कोयला पर लागू हैं:-

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रु0 में)
(i).	सभी विविध सेवाओं जैसे पर्यावरण और प्रबंधन, घाट पर कार्गो की सफाई, सुरक्षा उपाय, आदि के लिए प्रभार।	1.66

6. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (5) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी।

* * * *

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 12th April, 2010

No. TAMP/27/2009-TPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Tuticorin Port Trust for setting upfront tariff for coal handling terminal in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26th February, 2008 as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/27/2009-TPT

Tuticorin Port Trust

.....Applicant

ORDER

(Passed on this 23rd day of February, 2010)

This case relates to a proposal dated 5/6 August 2009 filed by the Tuticorin Port Trust (TPT) for fixation of upfront tariff for coal handling at Tuticorin Port on Design Built Finance Operate and Transfer (DBFOT) basis in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports Trusts vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008.

2. The initial proposal dated 5/6 August 2009 filed by the TPT was not found to be in conformity with the norms prescribed in the guidelines particularly with reference to the parameters adopted by the port for assessing the optimal quay and yard capacities, capital cost estimation, etc. In view of the gaps observed in the proposal, the TPT was vide our letter dated 19 August 2009 advised to file a comprehensive proposal taking into consideration the gaps observed and explaining the reasons for the proposed deviations from the guidelines.

3.1. The TPT vide its letter dated 22 October 2009 has furnished the information / clarifications on the points raised by us along with revised proposed Scale of Rates and a copy of Techno-Economic Feasibility Report.

3.2. The salient points of the proposal filed by the TPT are given below:

- (i). The port proposes to develop another berth (no. NCB - II) adjacent to the berth to be allotted to Neyveli Lignite Corporation (NCB - I) as a bulk cargo berth for handling coal traffic under Public Private Partnership mode.
- (ii). The length of the berth is envisaged at 306 metres with a width of 22.90 metres. Vessels upto 12.80 metres draft and 75,000 DWT with an average parcel load of 60,000 tonnes are expected to be handled at the proposed coal berth.
- (iii). The total storage area is envisaged at 12.60 hectares.
- (iv). The port has explained that bulk cargo transported will be stacked using Stackers of commensurate capacity. The stacked bulk cargoes shall be loaded on to trucks using Front End Loaders for evacuation from the port. The evacuation will be mainly through trucks initially and in later stage by Rail Wagons in addition to truck loading.

(v). **Optimal Terminal Capacity:**(a). **Optimal Quay Capacity:**

The optimal quay capacity is assessed at 9.49 million tonnes per annum adopting the following parameters:

- The share of capacity of panamax vessels (upto 75,000 DWT) bringing thermal coal is assumed at 81% and share of capacity of panamax vessels (upto 75,000 DWT) bringing industrial coal is assumed at 19%.
- The unloading norms prescribed in the guidelines for panamax vessels is 35,000 tonnes per day. As against this, the TPT has considered the unloading rate of 40,000 tonnes per day for thermal coal and 25,000 tonnes per day for industrial coal.

(b). **Optimal Yard Capacity:**

The optimal yard capacity is assessed at 5.54 million tonnes per annum as explained hereunder:

- Out of total stackyard area of 12.60 hectares (1,26,000 square metres), the TPT has considered 35,000 square metres of area each for stacking thermal coal and industrial coal (i.e. total 70,000 square metres of area).
- The stacking norms prescribed in the guidelines is 3 tonnes per square metres. As against the above position, the stacking factor considered by the TPT is 6.6 tonnes per square metres for thermal coal and 3.5 tonnes per square metres for industrial coal.
- The turnover of the plot prescribed in the guidelines is 12 times in a year with free period prescribed at 25 days. The TPT has assumed the turnover of the plot at 32 for both thermal coal and industrial coal and free period of 10 days.

- (c). The optimal capacity of the terminal is considered at 5.54 million tonnes per annum being lower of the two capacities i.e. yard and quay for determining the upfront tariff for coal terminal.

- (vi). The total capital cost of the coal handling terminal is estimated at Rs.332.09 crores. The breakup of the capital cost considered by the TPT as given below:

		(Rs. in crores)
Sl. No.	Particulars	Estimated Capital Cost
A.	Coal Handling Activity	
(i).	Civil Construction Cost	
	- Berth apron and approaches	56.60
	- Other civil works	2.00
	- 3% Contingencies and 7% Supervision charges on base cost	5.86
	- Work contract tax (4% on 65% of civil cost on base cost)	1.52
	Subtotal (i)	65.98
(ii).	Coal Handling Equipment	
	- Mechanical works	185.40
	- Electrical works	11.45
	- 3% Contingencies and 7% Supervision charges on base cost	19.69
	- Work contract tax (4% on 65% of civil cost on base cost)	5.12
	Subtotal (ii)	221.66
(iii).	Miscellaneous [5% on (i) and (ii) above excluding Works Contract Tax]	14.05
	Total Capital Cost for Handling Activity [(i) + (ii) + (iii)]	301.69

B.	Capital Cost for berthing service	
(i).	Cost of the berth	27.00
(ii).	Cost of Dredging alongside the berth	--
(iii).	3% Contingencies and 7% Supervision charges on base cost	2.70
(iv).	Work contract tax (4% on 65% of civil cost on base cost)	0.70
	Total Capital Cost for berthing service [(i) + (ii) + (iii) + (iv)]	30.40
C.	Total Capital Cost of the Project (A + B)	332.09

(vii). The ROCE is calculated at 16% on the gross block of assets.

(viii). (a). Operating cost for berthing service is estimated considering 1% of capital cost towards maintenance, depreciation at the applicable rate and insurance at 1% on the capital cost.

(b). Operating cost for cargo handling activity is estimated generally following the norms prescribed in the guidelines.

(i). The power cost is estimated considering the consumption norm of 1.4 units per tonne. The unit rate adopted for estimating power cost is Rs.6.

(ii). The repairs and maintenance cost, insurance and other expenses are estimated following the norms prescribed in the guidelines. Depreciation is considered at 3.34% on civil work and 10.34% on mechanical and electrical cost following the rate of depreciation prescribed in the Companies Act.

(iii). License fee is estimated under three heads viz: waterfront area charges (33,250 square metres), stackyard at Hare Island and way leave for conveyors (36,480 square metres).

(ix). Total Annual Revenue Requirement estimated for cargo handling activity and berth hire activity is as follows:

(Rs. in lakhs)			
Sl. No.	Particulars	Cargo handling activity	Berth hire activity
(i).	Operating Cost	6531.28	162.34
(ii).	ROCE (16%)	4827.04	486.40
(iii).	Total estimated revenue requirement	11358.32	648.74

(x). The revenue requirement estimated from cargo handling activity is apportioned as follows following the norms prescribed in the guidelines:

(Rs. in lakhs)		
Sl. No.	Particulars	Estimated revenue requirement
(i).	Cargo handling charges (Rs.11358.32 lakhs x 98%)	11131.15
(ii).	Storage charges (Rs.11358.32 lakhs x 1%)	113.58
(iii).	Miscellaneous charges (Rs.11358.32 lakhs x 1%)	113.58
	Total	11358.31

(xi). The upfront tariff proposed by the TPT are as follows:

(a). Consolidated cargo handling charge:

	Rs. per tonne
(i). Thermal Coal	202.38
(ii). Industrial Coal	202.38

(b). Storage charge (after 10 days free period) (as per the revised calculation dated 22 October 2009):

	Rs. per tonne / day
(i). For the first 6 days	2.80
(ii). For the next 6 days	3.20
(iii). Thereafter	5.60

- (c). Miscellaneous charge (for environment and management service, sweeping of cargo on the wharf, safety measures, etc.) - Rs.2.10 per tonne.

- (d). Berth hire charge:

Sl. No.	Vessel	Rate per GRT per hour or part thereof (in Re.)
(i).	Vessel carrying thermal coal.	0.2727
(ii).	Vessel carrying industrial coal	0.4545

4. A summary of queries raised by us and reply furnished by the TPT vide its letter dated 22 October 2009 are summarised below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by TPT																																															
(i).	Optimal Terminal Capacity:																																																
	A. Optimal Quay Capacity:																																																
	(a). The basis for assuming that all vessels calling at the proposed coal terminal will be of panamax size.	<p>After deepening, North Cargo Berth-2 will be able to accommodate vessels upto 12.8 mtrs. draft as against 10.90 mtrs. at present. Accordingly, it is assumed that panamax vessels call at the proposed terminal. Further, it may be stated that the trend in deployment of vessels is for panamax and capesize rather than Handymax vessels to gain economies of scale / freight advantage.</p> <p>The data furnished in the Clarkson Directory reveals that deployment of bulk carriers above 40000 DWT will increase phenomenally in the near future.</p> <p>Further, the Techno Economic Feasibility Report of Additional Inner Harbour development at Tuticorin Port prepared by National Institute of Ocean Technology had proposed to deepen the Harbour to handle vessels with a maximum draft of 12.8 mtrs. This project has also been included in the National Maritime Development Programme of the Ministry. The report also envisages deepening of the basin to 14.1 mtrs. Keeping in view the need to optimally utilise the limited waterfront, it is proposed that panamax vessels with a draft of 12.8 mtrs. are handled at the berth. For deepening project, tender processing already commenced.</p>																																															
	(b). Average GRT, parcel size under different categories of coal cargo vessel viz. capsize, panamax, handy max handled by the Tuticorin Port Trust (TPT) during the last three years 2006-07 to 2008-09 may be indicated.	<p>Tuticorin Port at present cannot accommodate capesize vessels. The average GRT and parcel size of thermal and industrial coal vessels during the past three years are given below:</p> <table><tr><th rowspan="3">Range</th><th colspan="6">Average GRT</th></tr><tr><th colspan="3">Thermal Coal in Tonnes</th><th colspan="3">Industrial Coal in Tonnes</th></tr><tr><th>06-07</th><th>07-08</th><th>08-09</th><th>06-07</th><th>07-08</th><th>08-09</th></tr><tr><td>Upto 40,000</td><td>39915</td><td>39332</td><td>35710</td><td>37744</td><td>30538</td><td>27593</td></tr><tr><td>40,001 to 50,000</td><td>49354</td><td>50996</td><td>49489</td><td>47763</td><td>50969</td><td>51915</td></tr><tr><td>50,001 to 80,000</td><td>74270</td><td>73880</td><td>73880</td><td>73350</td><td>72829</td><td>69966</td></tr><tr><td>Average Parcel Size</td><td>41716</td><td>43116</td><td>39465</td><td>30310</td><td>43225</td><td>43905</td></tr></table>	Range	Average GRT						Thermal Coal in Tonnes			Industrial Coal in Tonnes			06-07	07-08	08-09	06-07	07-08	08-09	Upto 40,000	39915	39332	35710	37744	30538	27593	40,001 to 50,000	49354	50996	49489	47763	50969	51915	50,001 to 80,000	74270	73880	73880	73350	72829	69966	Average Parcel Size	41716	43116	39465	30310	43225	43905
Range	Average GRT																																																
	Thermal Coal in Tonnes			Industrial Coal in Tonnes																																													
	06-07	07-08	08-09	06-07	07-08	08-09																																											
Upto 40,000	39915	39332	35710	37744	30538	27593																																											
40,001 to 50,000	49354	50996	49489	47763	50969	51915																																											
50,001 to 80,000	74270	73880	73880	73350	72829	69966																																											
Average Parcel Size	41716	43116	39465	30310	43225	43905																																											
	(c). The unloading norm prescribed in the guidelines for panamax vessels is 35,000 tonnes per day. As against this, the TPT has considered unloading rate of 40,000 tonnes	<p>An unloading norm of 40,000 Tonnes per day is considered with a view to achieve higher efficiency and to reduce the cost of handling. The reasons for adopting different unloading</p>																																															

per day for thermal coal and 25,000 tonnes per day for industrial coal. The reasons for the deviation from norms prescribed in the guidelines may be explained. The basis for the revised norms proposed to be adopted may be explained. The reasons for adopting different unloading norms for thermal and industrial coal may also be explained.	norms for thermal and industrial coal is the difference in the bulk density of thermal and industrial coal which are 0.80 T/m ³ and 0.50 T/m ³ respectively.
B. Optimal Yard Capacity:	
(a). The upfront tariff guidelines for coal terminals do not specify any separate norms for assessing yard capacity with reference to different types of coal to be handled. The deviation proposed may be explained along with the justification for different physical (stacking) norms considered in the calculation.	The guidelines specify norms in general. The stacking capacity per sq. mtr. will vary according to density of material. Hence, the difference.
(b). Para 3.9 of the proposal states that the total area of stack yard will be 12.60 hectares (1,26,000 square metres). However, for estimating the optimal yard capacity, 35,000 square metres of land for stacking thermal coal and 35,000 square metres for stacking industrial coal (i.e. total 70,000 square metres) is considered. The optimal quay capacity is estimated at 9.5 Million Tonnes Per Annum (MTPA), but the optimal capacity of terminal is limited to the yard capacity at 5.5 million tonnes per annum by restricting the yard area to 70,000 square metres as against 1,26,000 square metres available as per proposal. Consequently, the investment burden of providing quay side facilities to handle 9.50 million tonnes per annum is passed on to 5.50 million tonnes. Explain the reasons for not considering the proposed area of 126000 sq. mtrs for estimating the optimal yard capacity. The port should explore the possibilities of either improving the yard capacity or to scale down quay side facilities to match as far as possible with the yard capacity.	(i). The total area of the stackyard will be 12.6 hectares only though the stacking area will only be 70,000 sq. mtrs. The balance area will be required for locating equipment Berms and peripheral roads. This is indicated clearly in drawing no.5.1. Hence, it is not possible to consider the total area. Increasing the stacking area will also increase the area required for the facilities mentioned above and hence the total area required. (ii). The optimal quay capacity is calculated based on the unloading rate per day, which is proposed for the faster turn round of ships, resulting in increased efficiency and reduction in the cost of handling. The yard capacity is dependent on evacuation rate. Hence, it will not be advisable to alter the norms adopted. (iii). It is not advisable to scale down the quay facilities as it will have a bearing on the efficiency levels. The yard capacity is based on TAMP guidelines and being lower than quay capacity; the yard capacity proposed is the optimal capacity of the proposed terminal.
(c). Explain the reasons for assuming same area of the stack yard for thermal coal and industrial coal when the share of these two items is significantly different.	The reason for assuming the same area of the stackyard despite difference in share is due to low density of industrial coal. The rate of evacuation and the quantity that can be stacked per sq. mtrs. are relatively less for industrial coal compared to thermal coal. As such, despite lower share in the traffic, same area for stacking has been reckoned for industrial coal.
(d). Stacking norms prescribed in the guidelines is 3 tonnes per square metres. The turnover of the plot prescribed in the guidelines is 12 times in a year with free period prescribed at 25 days. As against the above position, the stacking factor considered by the TPT is 6.6 tonnes per square metre for thermal coal and 3.5 tonnes per square metre for industrial coal. The turnover factor assumed by TPT is 32 for both thermal coal and industrial coal and free period of 10 days. The reasons and the	The stacking factor of 6.6 tonnes per sq. mtr. has been reckoned for thermal coal based on a density of 0.95 tonne cum. and stack height of 7 metres. In case of industrial coal, the stacking factor has been reckoned as 3.5 tonne per sq. mtr. based on density of 0.5 per tonne per sq. mtr. and stack height of 7 mtrs. Though it is possible to evacuate 16,000 tonnes per day, the turnover ratio has been taken as 32 tonnes with an estimated evacuation ratio rate of 10,000 tonnes per day. The turnover ratio considered is achievable.

	basis for deviations made from the norms prescribed in the guidelines may be explained.													
	(e). The actual average stacking factor and annual turnover achieved at the port during the years 2006-07 to 2008-09 in respect of thermal coal / industrial handled in the port may be furnished.	The stacking factor for thermal coal in the coal stackyard is 7.6 tonnes / sq. mtr. and for industrial coal is 4 tonnes / sq. mtr. The annual throughput achieved during the years 2006-07 to 2008-09 is furnished as below: <table><tr><th>Years</th><th>Thermal Coal</th><th>Industrial Coal</th></tr><tr><td>2006-07</td><td>56.08</td><td>11.65</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>61.12</td><td>19.21</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>58.80</td><td>21.13</td></tr></table>	Years	Thermal Coal	Industrial Coal	2006-07	56.08	11.65	2007-08	61.12	19.21	2008-09	58.80	21.13
Years	Thermal Coal	Industrial Coal												
2006-07	56.08	11.65												
2007-08	61.12	19.21												
2008-09	58.80	21.13												
(ii).	Capital cost estimation: (a). The upfront tariff guidelines stipulates list of civil work for coal terminal such as berth apron and approach, stack yard, conveyor galleries, transfer tower, etc. The civil cost estimated by the TPT does not give breakup of various civil works. Furnish break up of the civil work envisaged for coal terminal along with capital cost estimation. The reasons for deviation, if any, from the norms and the justification for the same for each item of the civil work may be explained.	<p>Civil costs estimate are based on works of similar nature recently carried out at Chennai, Ennore and Tuticorin Port.. Break up costs of civil works as per guidelines will be prepared by the successful bidder based on the detailed engineering carried out by them after choosing the equipment.</p> <p>For equipment the manufacturers normally do not given budgetary offers to non-buyers. The cost is based on the recent purchases of similar equipment.</p> <p>It is confirmed that the rates adopted for estimation is based on current rates / prices. However, the break up details of various civil works are furnished as follows:</p> <table><tr><th>Description</th><th>Amount (Rs. crores)</th></tr><tr><td>Construction of R.C.C. Jetty with 1200 mm dia bored piles, including all fittings like fenders bollards, etc., as in drawing</td><td>27.00</td></tr><tr><td>Construction of Approach trestle with three rows of 1000 mm bored piles. 7 m x 6 m grid - 2760 m long, 12 m wide in water</td><td>37.00</td></tr><tr><td>Construction of R.C.C. Columns and beams 2 streams each 5 m wide 980 m long on lands</td><td>19.60</td></tr><tr><td>Hardening of stackyard 1,26,000 square meters</td><td>2.00</td></tr><tr><td>Total</td><td>85.60</td></tr></table>	Description	Amount (Rs. crores)	Construction of R.C.C. Jetty with 1200 mm dia bored piles, including all fittings like fenders bollards, etc., as in drawing	27.00	Construction of Approach trestle with three rows of 1000 mm bored piles. 7 m x 6 m grid - 2760 m long, 12 m wide in water	37.00	Construction of R.C.C. Columns and beams 2 streams each 5 m wide 980 m long on lands	19.60	Hardening of stackyard 1,26,000 square meters	2.00	Total	85.60
Description	Amount (Rs. crores)													
Construction of R.C.C. Jetty with 1200 mm dia bored piles, including all fittings like fenders bollards, etc., as in drawing	27.00													
Construction of Approach trestle with three rows of 1000 mm bored piles. 7 m x 6 m grid - 2760 m long, 12 m wide in water	37.00													
Construction of R.C.C. Columns and beams 2 streams each 5 m wide 980 m long on lands	19.60													
Hardening of stackyard 1,26,000 square meters	2.00													
Total	85.60													
	(b). The upfront tariff guidelines stipulate normative level of equipment such as 2 ship unloaders, 2 reclaimers, 2 wagon loaders, etc. The proposal of the TPT does not indicate the details of equipment proposed to be deployed with reference to the norms prescribed. Please furnish break up of the equipment cost giving details of equipment, numbers, unit cost, etc. The reasons for deviation, if any, from the norms prescribed in the guidelines may be explained.	As can be seen from Techno Feasibility Report (Appendix 8.02), the proposal envisages 2 unloaders, 3 stackers and 20 front end loaders. Reclaimer and wagon loader are not included as the cargo is initially proposed to be evacuated by trucks for loading the cargo in trucks 20 nos. of front end loaders have been proposed.												

	<p>(c). The cost of dredging along side the berth is not included in the total capital cost with reference to berthing service. Confirm no dredging along side berth is envisaged for coal berth. It may be noted that the upfront tariff is not fixed with reference to a particular project. Upfront tariff once approved by the TAMP for a coal berth at the port would apply to similar cargo handling facilities likely to be developed at the port in the next five years.</p>	<p>Dredging will be done by port as part of common facility and hence kept outside the scope of the project. The charges for the dredging facility will be collected separately by port from the vessels directly along with the port dues and pilotage fees and dredging levy thereon.</p>
	<p>(d). The proposal does not substantiate the capital cost estimate of Rs.332.09 crores with documentary support.</p> <p>Furnish copies of supporting documents / calculations / rate analysis done by the port / Consultant appointed by the port to justify the estimation of the capital cost both civil and equipment indicating the period pertaining to which the unit rate is adopted and also give references to the main sheet to co-relate the figures. Also, confirm that the current prevailing rate is adopted for estimating the capital cost items.</p>	<p>Civil costs estimate are based on works of similar nature recently carried out at Chennai, Ennore and Tuticorin Port. Break up of cost for civil works will be prepared by the successful bidder as per guidelines based on the detailed engineering carried out by them after choosing the equipment.</p> <p>For equipment, manufacturers normally do not given budgetary offers to non-buyers. The cost is based on the recent purchases of similar equipment and it is confirmed that the rate adopted for estimating is based on the current rates.</p>
	<p>(e). Explain the basis of adopting 10% of the capital cost towards, supervision and contingencies.</p>	<p>This is an accepted norm adopted in all project estimations. It includes 3% for contingencies and 7% for detailed engineering and execution, supervision. It is for information that as per clause 4.18(b) section 4 of CPWD manual, the provision for contingencies for preparation of detailed estimate is 3% and as per clause 12.2.1. Section 12 the allowable departmental charges levied by the CPWD works executed by them is 7% (Appendix - 13).</p>
	<p>(f). Explain the basis of assuming 65% of the base capital cost will attract Works Contract Tax. Also, confirm whether the works contract tax will be applicable for all the items of assets i.e. civil work, equipment cost, electrical work.</p>	<p>As for as civil works, the labour component is 65% and material component is 35%. Since, materials are subjected to tax only 4% on 65% of labour component has been considered.</p> <p>For equipments and electrical works, works contract tax will apply to 65% of the erection cost only. The remaining 35% is for materials used for erection which are already subjected to tax.</p>
(iii).	<p>Operating Cost:</p> <p>(a). Confirm that the unit rate of power adopted at Rs.6 per unit is the prevailing rate.</p> <p>(b). The guidelines for upfront tariff stipulate that lease rent for port land and assets is to be estimated based on the rate prescribed in the Scale of Rates of the respective major ports.</p> <p>The existing Scale of Rates of TPT does not prescribe any rate for water front area. The basis adopted for estimating this item may be indicated.</p> <p>The unit rate adopted for estimating license fee for stack yard is not clear as the lease rent approved by the Authority varies for various zones/ purposes. Please give</p>	<p>Yes.</p> <p>Rate approved as per Licence fees (storage) inside security wall is Rs.8/- Sq. m./Month, vide TPT Scale of Rates. The lease rent approved by the Authority for the port is for long term allotment of lands for various purposes viz., service, industrial and commercial and hence is not applicable.</p>

	reference to the relevant schedule of Scale of Rates considered by the TPT for estimating License fee for stack yard.										
	<p>(c). License fee for stack yard is estimated for area of 36480 sq. metres. For estimating the optimal yard capacity, 35000 sq. metre of area for stacking thermal coal and 35000 sq. mtrs of area for industrial coal (i.e. total 70000 sq. mtrs.) is considered.</p> <p>As stated earlier, the proposal some where else envisages stack yard area of 1,26,000 sq. metre for coal terminal. The inconsistencies with reference to the stack yard area may be removed.</p>	There is no inconsistency in stack yard area. The total area proposed to be leased to the bidder is 1,26,000 sq. mtrs. of which 70,000 sq. mtrs. is meant for stackyard and balance is towards locating equipments, Berms and Peripheral roads.									
(iv).	Scale of Rates:										
	<p>(a). <u>Cargo Handling Charge:</u> The composite handling rate for Thermal Coal and Industrial Coal is proposed at the same level despite the handling rates of these commodities are assumed to be different while estimating the quay capacity. The composite handling rate proposed by the TPT may be reviewed and related to the relevant productivity factor assumed in the calculation.</p>	The suggestion of TAMP to link handling rate with the discharge rate cannot be considered in view of the fact that for the same cargo efficiency rates differ from vessel to vessel based on the type and age of the vessel, deployed quantity of cargo available at that time etc. As such, it is desirable for a single rate for thermal coal as well as industrial coal. Moreover, handling rate cannot be different for same handling facility. Also the guidelines do not indicate any formula for arriving at wharfage based on productivity.									
	<p>(b). Though the port has proposed concessional tariff for coastal vessel / coastal cargo in berth hire as well as composite handling charge, the revenue impact of allowing such concession is not considered while arriving at the proposed rates. If no coastal cargo is envisaged, it may be expressly stated.</p>	Coastal rate is considered in respect of thermal coal and foreign rate for industrial coal based on current experience.									
	<p>(c). <u>Storage Charge:</u></p> <p>(i). For arriving at the proposed storage charge of Rs.12 per tonne.per day, the TPT has divided the revenue requirement by the cargo likely to attract storage charge. Revenue is also dependent upon the number of days the cargo is likely to remain uncleared. The time factor is not considered by TPT. The storage charge proposed by the TPT may be reviewed and revised in light of the above observation.</p> <p>(ii). The basis of assuming cargo equal to 17% of the capacity will attract storage charge beyond the proposed free period may be explained and justified with reference to the plot turnover assumed by TPT and proposed free period of 10 days.</p>	<p>(i). The proportionate earmarked earnings stipulated for 1% of total revenue requirement. Storage charges is computed on 12.3% of the optimal capacity (which is likely to accrue revenue from storage charge).</p> <p>(ii). The basis for assuming 17% of capacity will attract storage is keeping in view the free period of 10 days and plot turn over of 30 (32 rounded off to 30). However, to avoid inconsistency, it has since been reassessed as 12.3% as shown below:</p> <table> <tr> <td>Free period</td><td>=</td><td>10 days</td></tr> <tr> <td>Plot turnover</td><td>=</td><td>32</td></tr> <tr> <td>Cargo likely to attract Storage</td><td>=</td><td>12.3% (or) 6.77 lakh tonnes</td></tr> </table>	Free period	=	10 days	Plot turnover	=	32	Cargo likely to attract Storage	=	12.3% (or) 6.77 lakh tonnes
Free period	=	10 days									
Plot turnover	=	32									
Cargo likely to attract Storage	=	12.3% (or) 6.77 lakh tonnes									

<p>(iii). The basis of arriving at the proposed slab wise storage charge may be explained. Please furnish detailed estimation of revenue from the proposed storage charge indicating number of days the cargo will stay under each of the slabs beyond the proposed free period of 10 days.</p> <p>(iv). The actual average dwell time of thermal coal/ industrial coal handled by the port during the last three years 2006-07 to 2008-09 may be furnished:</p>	<p>(iii). The slabs proposed earlier have been reviewed keeping in view the existing Scale of Rates of Tuticorin Port Trust which envisages demurrage charges for first six days after expiry of free period. According, storage charges have been worked out as below:</p> <p>For the first six days = Rs.2.80 per ton (after expiry of free period)</p> <p>For the next six days = Rs.3.20 per ton</p> <p>Thereafter = Rs.5.60 per ton percentage of cargo that attract storage</p> <p>(iv). Dwell time for thermal coal does not arise as the same is directly loaded on to conveyor which carries the coal directly to TNEB (Thermal Power Station).</p>
--	--

5. In accordance with the consultation process prescribed, the earlier proposal dated 6 August 2009 and the covering letter of TPT dated 22 October 2009 alongwith revised proposed Scale of Rates were circulated to the prospective applicants / bidders (as forwarded by the TPT) as well as other user organisations seeking their comments. The comments received from the users / prospective applicants / bidders have been forwarded to the TPT as feedback information. The TPT has furnished its observations on the comments of the users / prospective applicants / bidders.

6. On scrutiny of the information / clarifications furnished by the TPT, the TPT was requested to further furnish additional information / clarifications on a few points vide our letter dated 6 January 2010. The TPT vide its letter dated 9 February 2010 has furnished its reply. A summary of the queries raised and the clarifications furnished by the TPT are brought out in subsequent paragraphs.

7.1. A joint hearing in this case was held on 11 January 2010 at the Chennai Port Trust (CHPT) premises. The TPT made a power point presentation of its proposal, interalia, furnishing their clarifications on the comments of the users / potential bidders. At the joint hearing, TPT and the concerned users / organisation bodies have made their submissions.

7.2. It was decided in the joint hearing that the TPT will take action on the following points by 21 January 2010:

- (i). Revised computation (alongwith revised proposed SOR) will be furnished in view of an error observed in its proposal in determination of the yard capacity.
- (ii). Additional information / clarifications will be furnished as sought vide our letter of even number dated 6 January 2009.
- (iii). Formal comments of the port on the remarks made by the users/potential bidders will be furnished. Simultaneously, with the submission of its comments to the Authority, the comments may also be circulated to respective users/potential bidders allowing them 3 days time therefrom to furnish their feedback to the Authority.

8.1. The TPT has vide its letter dated 9 February 2010 furnished its response to the points decided at the joint hearing. It has furnished revised upfront tariff calculation modifying the error observed in the determination of the yard capacity. It has furnished its comments on the remarks made by users/ potential bidders and as advised by TAMP forwarded the same to the users/ potential bidders with a request to furnish their comments to the Authority. We have not received any further comments from users / potential bidders except M/s.SICAL Logistics Limited.

8.2. A summary of further queries raised by us vide letter dated 6 January 2010 and the additional information / clarifications furnished by the TPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from TPT
(i).	Detailed calculation for considering differential handling rates for thermal coal and industrial coal may be furnished.	<p>(a). The handling norm of 40,000 MT is prescribed for loading Port as per upfront guidelines.</p> <p>(b). In as much as the same status exist in unloading Port also hence, the same volume is proposed for adoption for Thermal Coal at NCB II as unloading Port. The Grab Unloader discharges through Grabs and the Grabs have a fixed volumetric capacity. Hence, the tonnage will be directly related to Bulk Density. The bulk Density of thermal coal is taken as 0.8 MT/ Cu. Mtr. and Industrial Coal as 0.5 MT/Cu. Mtr. Hence, when the capacity is 40,000 TPD for thermal coal, with the same grab, the discharge per day will be $40,000 \times 0.5/0.8 = 25000$ TPD, the volume of the grab remaining same. The other alternative of changing to higher volumetric capacity to handle higher TPD was not considered as the rate of 25,000 is adequate for handling the projected throughput.</p>
(ii).	The basis of estimating share of capacity of thermal coal and industrial coal at 81% and 19% respectively may be explained.	The percentage share of thermal coal at 65% and industrial coal at 35% is considered in the revised calculation based on average ratio of traffic throughput from 2004-05 to 2008-09.
(iii).	<p>(a). The upfront tariff guidelines do not prescribe any norm nor does it place any restriction on the port on area to be allotted to the operator for storage purpose. The expectation is to consider area required to handle the anticipated capacity. In view of wide gap observed between the optimal quay and optimal quay capacity, the port may examine the possibility of improving the yard capacity by increasing the area to be allotted for storage and also by improving the other parameters considered in assessing the optimal yard capacity.</p> <p>(b). Considering the share of industrial coal at 19% and the handling rate of 25,000 tonnes per day as assumed by the TPT, the share of this cargo in the optimal quay capacity works out to 1.21 million tonnes per annum. As against this, the optimal yard capacity for industrial coal assessed by the port is 1.92 million tonnes per annum. In view of the yard capacity constraint in this case, the port may examine the feasibility of optimal allocation of storage yard.</p> <p>(c). Clause 5.9. of the Feasibility Report states that 500 square metres of area is proposed to be allotted for parking 10 trucks near the stackyards. The port</p>	<p>Based on discussion with TAMP, the capacity of Terminal is reassessed at 7 Million Tonnes.</p> <p>This is essentially required as the arrival and the discharge of the trucks will not match. Hence, further improvement is not possible and envisaged.</p>

	may examine whether the area proposed for parking area (for trucks) can be more effectively utilised for stacking cargo.	
	(d). When the stacking factor for thermal coal and industrial coal is achieved by the port at 7.6 tonnes per square metre and 4 tonnes per square metre respectively, then the reasons for assuming the stacking parameter at 6.6 and 3.5 tonnes per square metre i.e. lower than the level already achieved by the port may be justified.	The lower stacking factor is considered in view of the varying bulk density of different Bulk Cargoes.
	(e). When the port itself admits that it is possible to evacuate 16,000 tonnes per day, then the reasons for assuming evacuation rate of 10,000 tonnes per day and restricting turnover ratio as 32 in a year may be explained. Section 5.14 of the Feasibility Report also mentions about evacuation rate of 16,000 tonnes per day with railway line proposed in the port. The port is, therefore, again advised to review the yard capacity in light of the above observation.	Evacuation at 18000 Tonnes per day considering turnover ratio of 28 is achievable.
(iv).	Estimation of capital cost and operating cost to be considered in the upfront tariff fixation should take into consideration all the facilities envisaged by the port following the norms prescribed in the guidelines and deviation, if any, from the norms to be justified. The list of civil works indicated in Appendix 8.01 of the Feasibility Report does not cover list of civil works such as berth apron and approach, conveyor galleries, transfer towers, etc. The port is, therefore, again advised to review the civil cost and confirm that it includes all the relevant cost items as per the list of civil work indicated in the guidelines. The reasons for deviation, if any, from the guidelines may be justified and explained item-wise.	The costs of all items stated are included, though the description of items in Appendix 8.01 does not elaborate all this. The estimated cost includes cost of Berth apron.
(v).	(a). The normative list of equipment prescribed in the guidelines requires deployment of two stackers whereas the port has considered three stackers in the capital cost. The reasons for the deviation may be explained.	The stacking of the Thermal Coal will require 2 Stackers in view of the higher rate of handling per day and the Industrial Coal will require only one in view of the lesser handling rate per day. Also, the number of equipments will depend on many factors like lay out of the plots, the handling capacities per day, the total quantum of Cargo to be handled per year etc. Hence, it may not always be two only. This may please be admitted.
	(b). Citing that the port initially envisages evacuation of cargo by trucks, the port has not considered the capital cost of reclaimer and wagon loader stipulated in the guidelines. Vadinar Oil Terminal Limited has pointed out that the detailed study of evacuation of cargo through rail and road has not been done by the port. The port is advised to examine whether the evacuation facility by road envisaged by	The evacuation by rail was not considered at the time of the proposal. The details of the train handling capacity etc. was not known. The Reclaimers and Wagon loaders will be required only if there is loading of at least 3 trains per day. As the evacuation proposed is mainly through trucks, the wagons will continue to be loaded by Front End Loaders, hence reclaimers and wagon loaders are not

	the port will continue to apply for all 30 years of the project period.	proposed.
	(c). The capital cost estimated by the TPT includes cost of 20 numbers of front end loaders which is not found as per the normative list of equipment prescribed in the guidelines. Further, two numbers of cranes, four numbers of payloaders, and dozers, workshop equipment prescribed in the guidelines are not also found to be included in the capital cost estimated by the TPT. The reasons for deviation from the norms prescribed in the guidelines may be justified.	The equipments referred and workshop facilities are mainly for maintenance of the plant and equipment if the maintenance is carried out by the Port and as the BOT operator, may have his own contact for maintenance, these were not included.
(vi).	The unit rate for estimation of civil works and equipment cost stated to have been adopted by the TPT in the estimation may be indicated. It is reiterated to substantiate the unit rate of equipment with reference to the cost incurred by the port for recent purchases of similar equipment, rate adopted from neighbouring ports and quotations obtained. The exact period to which unit rate pertains to may be indicated explicitly.	These type of equipments were not purchased by any Port recently. Our estimate is based on similar type of equipment. Civil cost estimates based on works of similar nature recently carried out at Tuticorin Port. The TPT vide its email dated 18 February 2010 has confirmed that the capital cost of the projections takes into consideration the escalation upto January 2010.
(vii).	Furnish copy of the recent electricity bill may be furnished to substantiate the unit rate of power considered at Rs.6/- in the estimation.	Since furnished.
(viii).	(a). As stated earlier, the license fee is computed for 72,960 sq. mtrs. (earlier it was 70,000 sq. mtrs.) as against 1,26,000 sq. mtrs. of area proposed for stackyard. The license fee on the proposed to be allotted for road, berms and peripheral also needs to be reckoned with. The inconsistency with reference to area considered for estimation of license fee may be corrected.	The License fee is calculated for the Total area of 1,26,000 sq. mtrs. There is no inconsistency.
	(b). The license fee estimated for stackyard at Hare Island for 36,480 sq. mtrs. will work out to 28.01 lakhs for the unit rate indicated as against 96.77 lakhs considered by the TPT. The arithmetical error may be corrected.	The License fee of Rs.96.77 Lakhs for Stack yard is calculated for the total area of 12.6 Hectares @ Rs.6.40 per Sqm per month. The stack yard area 36480 Sqm. shall be read as 1,26,000 Sqm.
	(c). The estimation of license fee includes Rs.31.92 crores towards waterfront charge. The existing Scale of Rates of TPT does not prescribed any license fee for waterfront area. The basis on which the unit rate of Rs.8 per square metre is considered in the estimation of license fee for this area may be explained.	As per the Port's Scale of Rates, the Licence fee for the area inside the security wall is Rs.8.00/ Sqm/p.m. Taking into account the water front area of 33,250 Sqm., the Licence fee is 31.92 Lakhs.
(ix).	The upfront tariff calculation furnished by the port does not reckon with the impact of concessional tariff applicable for coastal vessel and coastal cargo. If no coastal cargo is envisaged, the port is again requested to state it explicitly.	Yes. For feasibility study purposes, based on current trends of cargo throughput, the thermal coal vessels are assumed to be coastal and industrial coal and other bulk cargoes are foreign. This is confirmed.
(x).	The basis of assuming 12.3% of the cargo capacity will attract the storage charge	Based on the evacuation rate of 18,800. TPD the number of days that will attract

	uniformly for both thermal coal and industrial coal may be explained in the light of the fact that the stack height and share of capacity and turn over assumed for the two cargoes are different.	<p>storage charges has been taken as 45 as shown below:</p> <p>Capacity: 70,00,000 Tonnes</p> <p>Evacuation per day: 18,000 Tonnes</p> <p>No. of Days required to evacuate: 330</p> <p>No. of days that will attract storage: 35</p> <p>Cargo likely to attract storage $35/365 = 14.30\%$</p>
(xi).	The port has not furnished detailed estimation of revenue from proposed storage charge indicating number of day cargo will stay under each slab beyond the proposed free period of 10 days.	<p>The slabs proposed earlier have been reviewed keeping in view the existing Scale of Rates of Tuticorin Port Trust which envisages demurrage charges for first six days after expiry of free period. Accordingly, storage charges have been worked out as below:</p> <p>For the first six days = Rs. 2.00 per ton- (after expiry of free period)</p> <p>For the next six days = Rs. 3.24 per ton</p> <p>Thereafter percentage of = Rs. 6.32 per ton</p>
(xii).	The berth hire is arrived for estimated traffic of 6.5 million tonnes whereas the optimal capacity of the terminal assessed by the TPT is 5.54 million tonnes per annum. The inconsistency in the calculation may be corrected.	The Berth hire is calculated for Optimal capacity of 7.00 Million Tonnes per annum based on optimal year capacity.
(xiii).	As stated earlier, the feasibility report mentions that evacuation of cargo can be improved by the proposed rail line by the TPT. The proposal of the TPT, however, does not recognize rail related capital cost. Since the upfront tariff to be fixed will be applicable for the entire project period of 30 years and will also apply to similar facility being developed on BOT basis during the next five years, the port may confirm there will be no evacuation of cargo by rail during the project period. If the port envisages rail movement of cargo, then suitable adjustment may be made in the proposal to reckon relevant cost items and separate handling rate may be proposed for rail bound cargo which may be derived based on the relevant cost of investment and operations for cargo.	No separate reply furnished to this point.

8.3. To summarise, the main modifications done by the TPT are as follows:

- (i). (a). The share of capacity of thermal coal and industrial coal is considered at 65% and 35% respectively as against 81% and 19% considered in the original proposal. Accordingly, the revised optimal quay capacity is assessed at 8.80 Million Tonnes Per Annum.
- (b). As pointed out at the joint hearing, the utilisation factor of 70% prescribed in the formula for determination of the optimal yard capacity is not considered as the exact area used for stacking has been reckoned in the yard capacity calculation. The turnover ratio is considered as 28 based

on the evacuation rate of 18,000 tonnes per day. Consequent to the above modification, the optimal yard capacity is reassessed at 6.93 million tonnes as against 5.54 million tonnes per annum assessed in the original proposal.

- (c). Accordingly, the optimal capacity of the terminal is considered at 7 million tonnes per annum being lower of the two capacities.
- (ii). The revised Annual Revenue Requirement from cargo handling activity is estimated at Rs.11485.86 lakhs which is apportioned between cargo handling charges, storage charges and miscellaneous charges at 98%, 1% and 1% as per the norms prescribed in the guidelines.
- (iii). The revised upfront tariff proposed by the TPT is as follows:

- (a). Consolidated cargo handling charges for thermal coal, industrial coal and bulk cargoes:

	Rs. per tonne
(i). Foreign	160.80
(ii). Coastal	96.50

- (b). Storage charge (after 10 days free period):

	Rs. per tonne / day
(i). For the first 6 days	2.00
(ii). For the next 6 days	3.24
(iii). Thereafter	6.32

- (c). Miscellaneous charge (for environment and management service, sweeping of cargo on the wharf, safety measures, etc.) - Rs.1.64 per tonne.

- (d). Berth hire charge:

Sl. No.	Vessel	Rate per GRT per hour or part thereof (In Re.)
(i).	Vessel carrying thermal coal (coastal vessel)	0.2457
(ii).	Vessel carrying industrial coal (foreign going vessel)	0.4095

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received from the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal is to fix upfront tariff cap for coal handling terminal at Tuticorin Port Trust (TPT) to be developed on Public Private Participation (PPP) basis. The proposal is based on the guidelines for upfront tariff fixation issued by the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) in February 2008.

As per Clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at the major ports of February 2008, the tariff caps to be prescribed would be applicable to all the terminals that are bid out for handling thermal coal and industrial coal (coke) at the Tuticorin Port Trust during the next five years.

- (ii). Based on our observations, the TPT has revised its original proposal mainly to rectify the error in the yard capacity calculation and has furnished a revised set of calculations vide its letter dated 9 February 2010. As brought out in the earlier part of this note, the optimal yard capacity is revised to 7 Million Tonnes Per Annum (MTPA) as against 5.54 (MTPA) assessed in the original proposal.

- (iii). The proposal generally complies with the guidelines issued for upfront tariff setting. Deviations proposed in some of the norms / parameters are, *inter alia*, discussed in the subsequent paragraphs.

(iv). Optimal Terminal Capacity:

(a). Optimal Quay Capacity:

- (i). The share of capacity of panamax vessels carrying thermal coal was assumed at 81% and industrial coal at 19% in the original proposal and the optimal quay capacity was assessed at 9.49 Million Tonnes Per Annum (MTPA). In the revised calculations furnished vide its letter dated 9 February 2010, the port has modified the share of capacity of thermal coal and industrial coal at 65% and 35% respectively and stated that it is based on the share of traffic handled by the port during 2004-05 to 2008-09. The revised share of cargo capacity furnished by the port is relied upon.
- (ii). The port has confirmed that after deepening of channel leading to North Cargo Berth-2 for which the tender process has already been initiated, the proposed terminal can accommodate vessels upto 12.8 mtrs. draft. Accordingly, it anticipates panamax vessels of 75000 DWT to call at the proposed terminal. The feasibility report furnished by the port also supports this position. Though ABG-LDA Bulk Handling Private Limited has sought to consider handling of Handmax vessels only, the port is confident that its terminal can handle Panamax vessels.
- (iii). The upfront tariff guidelines for coal handling terminal prescribe the handling norms for different size of vessels such as capesize / panamax vessels/ handy max. The unloading norms prescribed in the upfront tariff guidelines for coal terminal for panamax vessels is 35,000 tonnes per day. The guidelines do not prescribe separate productivity norms with reference to different types of coal handled by different categories of vessel. The TPT has considered the handling rate of 40000 tonnes per day for panamax vessels carrying thermal coal and 25000 tonnes per day for panamax vessels carrying industrial coal.

The TPT has clarified that the handling norm for coal loading prescribed at 40,000 Tonnes Per Day (TPD) in the upfront guidelines has been adopted in its case of unloading. As regards industrial coal, handling rate of 25000 TPD is adopted based on its bulk density.

With reference to the point made by some of the prospective bidders to reckon the handling rate as per the norms, the port has clarified that higher norms are adopted for thermal coal with a view to achieve higher productivity. For the coal terminal at Visakhapatnam Port Trust, handling rate of 42000 tonnes / day for coking coal and 27000 tonnes / day for steam coal was considered. As can be seen later, the yard capacity will be the limiting factor in this case and any further updating of handling rates proposed by TPT may not, therefore, be of any consequence.

(b). Optimal Yard Capacity:

- (i). The upfront tariff guidelines stipulate that the yard capacity is to be assessed for the area of the yard made available by the port for development. The port envisages allotment of a total land area of 126000 sq. mtrs. to the terminal of which 70,000 sq. mtrs.

is proposed to be used for stackyard and balance is towards locating equipments, Berms and Peripheral roads, etc. 35000 sq. mtrs of area for stacking thermal coal and 35000 sq. mtrs of area for industrial coal (i.e. total 70000 sq. mtrs.) is planned.

The port has clarified that the same area of the stackyard is proposed to be allotted to thermal coal and industrial coal despite difference in their share in capacity because the rate of evacuation and the quantity that can be stacked per sq. mtrs. are relatively less for industrial coal compared to thermal coal due to the density factor.

Initially, the port had considered the actual stack area of 70000 sq. mtrs. and also applied 70% utilisation factor on it to determine the yard capacity. On being pointed out at the joint hearing, the port has modified the yard capacity calculation to remove the duplication.

(ii). Stacking Capacity:

The guidelines for upfront tariff setting prescribe the stacking factor norm at 3 tonnes per square metre. The TPT has proposed the stacking factor at 6.6 tonnes per square metre for thermal coal and 3.5 tonnes per square metre for industrial coal duly recognising the difference in the density of the cargo.

M/s.Vadinar Oil Terminal Limited have requested to consider it as per the norms. The port has reported that stacking factor of 7.6 tonnes/ sq. mtr. for thermal coal and 4 tonnes /sq mtr. for industrial coal has already been achieved in the past. Incidentally, the stacking factor considered while determining upfront tariff for coal terminal at Visakhapatnam Port is 6 tonnes / sq. mtr. for coking coal and 4 tonnes / sq. mtr. for steam coal based on stack height of 7 metres. In view of the above position, the stacking factor considered by the port is relied upon and adopted in the upfront tariff calculation.

(iii). Plot turnover:

The norm for plot turnover for a coal terminal prescribed in the guidelines is 12. The TPT while furnishing reply to the queries raised vide its letter dated 9 February 2010 has effected modification in the turnover factor and considered it at 28 instead of 32 considered in the original proposal. The port has stated that the turn over factor of 28 is considered based on the evacuation of 18000 tonnes per day.

M/s.Vadinar Oil Terminal Limited have expressed doubt on achieving the turn over factor of 32 as the evacuation proposed by the port is mainly by truck. It has requested to recognise turnover ratio as per the norms prescribed in the guidelines citing that no study has been done by the port about cargo evacuation through rail and road, availability of rakes, etc.

The port has confirmed that evacuation at the rate of 18000 tonnes / day is possible and, therefore, the turnover ratio of 28 is achievable. Based on clarification by the port, the turnover factor assumed by the port is considered in the calculation. It is notable that plot turnover considered for coal terminals in Visakhapatnam Port Trust and Paradip Port Trust is 30 and the parameter considered by TPT at 28 is not very different from the other two ports. The port has recognised evacuation by road only in this proposal.

141947/10-6

- (iv). The optimal yard capacity of the terminal for handling thermal coal and industrial coal adopting the stacking factor and the turnover ratio as explained above and applying the formula prescribed in the guidelines is assessed at 6928600 Tonnes Per Annum.

(c). Optimal Terminal Capacity:

The optimal capacity for handling thermal coal and industrial coal is considered at 6928600 tonnes per annum being lower of the two capacities i.e. quay and yard in the calculation of upfront tariff without any rounding off. If turnover ratio and cargo stacking factor are considered strictly as per norms, the yard capacity would only be 1.76 Million Tonnes Per Annum which is abysmally low.

- (d). M/s.Vadinar Oil Terminal Limited have argued that 70% capacity utilisation cannot be achieved in the first year itself. It will take some time for the operator to ramp up the capacity and stabilize and has, therefore, requested to consider the capacity utilisation at lower levels in the initial year say at 30% and increase it gradually each year while fixing the upfront tariff. It has to be recognised that upfront tariff is to be fixed based on the optimal capacity irrespective of any traffic likely to be handled by the operator. As required by the guidelines, the upfront tariff fixation exercise will recognise only the optimal capacity of the terminal determined based on the given formula irrespective of the traffic handled. It is for the concerned bidders to assess volume build up while formulating their financial bid.

(v). Capital Cost:

The capital cost for the coal terminal estimated by the TPT in the original proposal was Rs.332.09 crores which is marginally revised by the port to Rs.332.16 crores in the revised proposal.

(a). Berthing activity:

The total cost of berth is estimated at Rs.3040 lakhs. The guidelines require considering the cost as estimated by the Port Trust. To our query on not considering the estimated cost of dredging alongside the berth, the port has clarified that dredging will be done by port as part of common facility and hence kept outside the scope of the project.

(b). Cargo handling activity:

(i). Civil construction cost:

The upfront tariff guidelines broadly indicate the items of civil works for a coal terminal and require the port to estimate civil cost. The port has vide its letter dated 9 February 2010 confirmed that estimated capital cost of all items listed in the guidelines are included, though not itemised in the estimates.

(ii). Equipment cost:

The deviations made by the TPT from the normative level of equipment prescribed in the guidelines and justification furnished by the port for such deviations are discussed hereunder:

- (a). The TPT has considered 3 stackers as against the prescribed norm of 2 nos. The port has justified that the stacking of the Thermal Coal will require 2 stackers in view of the higher rate of handling per day and the

Industrial Coal will require one stacker. Accordingly, 3 nos. are considered in the capital cost estimation.

- (b). The normative list of equipment prescribes, 1 wagon unloader, 2 cranes, 2 nos. of reclaimers and 4 payloader/dozers amongst other equipment.

The port has clarified that reclaimers and Wagon loaders are not proposed as the evacuation proposed is mainly through trucks. The front end loaders are proposed at 20 nos. for evacuation of cargo by loading it onto trucks.

It is noteworthy that clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting give flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on justification furnished by the port and in view of port specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. In view of clarification furnished by the port, this Authority accepts the estimates of these items.

- (iii). The civil and equipment cost estimates prepared by the port are with provision for contingencies to take care of any requirement which is not envisaged in the estimates, works contract tax and engineering / supervision charge. Despite specific request, the TPT has not furnished supporting documents / rate analysis etc., to validate the estimates of capital cost with reference to cost of berth, the unit rate adopted for civil work and equipment cost. The port has confirmed that the estimation of civil costs are based on works of similar nature recently carried out at Chennai, Ennore and Tuticorin Port. For equipment it has stated that manufacturers normally do not give budgetary offers to non-buyers. The cost is based on the recent purchases of similar equipment and has confirmed that the rate adopted for estimating is based on the current rates.

For the reasons explained by the port, this Authority relies on the estimates furnished by the port subject to modification in the estimation of miscellaneous capital cost as explained in the subsequent analysis.

- (iv). The guidelines prescribe a norm for estimating miscellaneous capital cost at 5% on civil and equipment cost. The suggestion made by some of the bidders to consider miscellaneous cost at atleast 30% of the civil and equipment cost is not as per the norms prescribed in the guidelines. The miscellaneous capital cost is considered at Rs.1405 lakhs as estimated by the port in the original proposal as against the revised figure of Rs.1412 lakhs estimated by the port. Arithmetical error observed in the calculation of the port in this regard is corrected.

- (v). The estimated capital cost for berth hire service is at Rs.3040 lakhs as estimated by the port subject to the above modifications and the capital cost for cargo handling service is Rs.30169 lakhs. Thus, the total estimated capital cost is Rs.33209 lakhs as against Rs.33216 lakhs estimated by the port.

- (vi). M/s.Vadinar Oil Terminal Limited have suggested to take into account atleast 25% escalation on account of inflation and price escalation as the project would be implemented over a period of 2-3 years. It may be relevant to mention that the capital cost estimations are based on the prevailing rate as reported by the TPT. As per upfront tariff guidelines, annual indexation of the base upfront tariff cap is allowed @ 60% of the WPI.

(vii). The return on capital employed is estimated at 16% of the estimated capital cost. M/s. Vadinar Oil Limited have requested to enhance return to 20% to make the project attractive. It is relevant to mention here that the rate of ROCE was reviewed by this Authority and it was decided to adopt ROCE of 16% for the year 2009-10 to determine tariff for major ports and private terminals. Hence the return on capital employed is computed at 16% on the estimated capital cost. This works out to Rs.486.40 lakhs for berth hire service and Rs.4827 lakhs for cargo handling services.

(vi). Operating Cost:

- (a). The power cost is estimated adopting the consumption of 1.4 per tonne as per the norms prescribed in the guidelines. The unit cost of power considered by the TPT is Rs.6. The unit rate of power is updated to Rs.6.51 in our calculation based on the prevailing cost of power incurred by the port which is revealed by the copies of the electricity bill for the month of January 2010 and February 2010 produced by the port.
- (b). As per the norms, the repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 7% on the mechanical and electrical equipment, insurance cost at 1% of the gross fixed assets and other expenses at 5% of the gross value of fixed assets.
- (c). Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on equipment cost as per the rates prescribed in the Companies Act under the SLM for the relevant group of assets.
- (d). License fee is calculated for 126000 sq. mtrs. of storage area, water front charges for 33250 sq. mtrs. and way leave for conveyors for 36480 sq. mtrs. The guidelines for upfront tariff guidelines stipulate that the lease rent for the port land is to be estimated based on the rate prescribed in Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. The TPT has confirmed that license fee is estimated based on the license fee prescribed in the existing Scale of Rates of the port.
- (e). The guidelines requires the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The TPT has considered insurance @ 1% and depreciation @ 3.34% on the aggregate capital cost relating to construction of berth while estimating the annual revenue requirement of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at other Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost, and depreciation are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service. In this context, it is noteworthy that clause 3.6. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to decide on a particular item of expenditure, which it considers for incorporation while computing the upfront tariff cap for which norms are not explicit in the guidelines.

- (vii). The statement for fixing upfront tariff submitted by the TPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement along with calculation of berth hire is attached as **Annex - I**.
- (a). The total annual revenue requirement from cargo handling service is estimated at Rs.11527.80 lakhs which is an aggregate of operating cost of Rs.6700.76 lakhs and Return on a capital cost of Rs.4827.04 lakhs.
- (b). As per the guidelines, 98% of the total revenue requirement is apportioned to handling charge and 1% each to storage charge and miscellaneous charge for arriving at the pre-determined tariff.
- (c). As brought out earlier, the handling rate for industrial coal assumed is different from thermal coal. The port was, therefore, advised to consider proposing a differential composite handling rate based on the productivity for the said two cargo items. The upfront tariff guidelines, however, do not explicitly require prescribing separate rates for different categories of coal. The TPT has also insisted prescription of uniform tariff for both the cargo items citing even for the same cargo efficiency rates differ from vessel to vessel based on the type and age of the vessel, deployed quantity of cargo available at that time etc. Based on the optimal capacity of the terminal assessed at 6.93 MTPA, the composite handling rate to meet the estimated revenue requirement of Rs.11297.24 lakhs from cargo handling service will be Rs.163.05 per tonne as against Rs.160.80 proposed by the port. The port has not prescribed concession applicable for coastal cargo i.e. industrial coal. Concessional rate for coastal cargo should be prescribed separately for industrial coal alone in line with the government guidelines in this regard. This will, however, not have any revenue impact as it does not envisage to handle this cargo by coastal mode.
- (d). The port has not defined the items covered in the composite handling rate. A note is incorporated stating that the composite handling charge include charges for unloading of the cargo from the vessel, transfer upto the point of storage, storage at the stackyard upto 10 days free period, loading on the trucks, wharfage and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.
- (e). The TPT has furnished calculations to show that 14.3% of the total cargo will attract storage charge after the free period. It has proposed the rate for the first slab (first six days) at 2.00 per tonne per day, Rs.3.24 per tonne per day for second slab for next six days and Rs.6.32 per tonne per day for the period thereafter.
- In view of reckoning the optimal terminal capacity in absolute terms and revised estimation of annual revenue requirement, the unit storage charge proposed by the TPT has been modified. Consequently, the storage charge for the first slab is Rs.1.94 per tonne per day or part for the first slab. The rates for the subsequent slabs are determined maintaining the differential as proposed by TPT.
- (f). Based on the modified revenue requirement and modified optimal capacity, tariff cap for miscellaneous charge is prescribed at Rs.1.66 per tonne as against Rs.1.64 per tonne proposed by the port. The miscellaneous charge covers charges for sweeping, dust suppressions, environment and management and safety measures, etc.
- (g). The revenue requirement from berthing service works out to Rs.648.74 lakhs as estimated by the port.

Normally vessel related charges for foreign going vessels are denominated in US dollar terms by converting the rupee value to dollar terms by applying the exchange rate prevailing at the time of notification of the relevant tariff order. This Authority while finalising the upfront berth

hire at other major port trusts has already decided to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only for the stated reasons.

The port has considered the industrial coal will be carried by foreign going vessels and thermal coal by coastal vessels. The TPT has proposed berth hire in rupee terms for foreign going vessel (i.e.) industrial coal at Re.0.4095 per GRT per hour or part thereof and Re.0.2457 for coastal vessel (thermal coal). The methodology followed by the TPT for arriving at the berth hire is in general found to be in line with the approach followed by this Authority in other upfront tariff cases. Since the terminal capacity is considered without any rounding off, the berth hire works out to 0.4121 per GRT per hour for foreign going vessel and Re.0.2472 per GRT per hour for coastal vessel.

- (viii). Definitions of some of the common terms like foreign going vessel, coastal vessel, day are included in upfront schedule in line with the definitions prescribed in the Scale of Rates of TPT.
- (ix). Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports / private terminals such as users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator, berth hire shall stop 4 hours after the vessel signaling readiness to sail, penal berth hire for a false signal, non accrual of storage charge for the period when the operator is not in a position to effect deliver/ship the cargo when requested by user for the reasons attributable to the operator are incorporated in the upfront tariff schedule for coal terminal.
- (x). The TPT has proposed to prescribe a few conditions regarding the commencement of free period which are in line with the prescription in the Scale of Rates of the port and at the other major ports / private terminals.
- (xi). The TPT has proposed conditions relating to berth hire charges for according ousting priority / priority berth hire charges. A condition is prescribed stating that granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions approved in the Scale of Rates of TPT.
- (xii). The port has stated that the proposed rate will apply to the all bulk cargo handled at the terminal. The entire exercise of upfront tariff fixation is for handling thermal coal and industrial coal and that too at the ratio of 65% and 35% respectively. These assumptions have influenced the capacity determination and hence the tariff. Hence this Authority does not share the understanding of TPT that the rate fixed now will apply to all bulk cargo.
- (xiii). Recognising that conditionalities fixed now would be applicable for a time frame of 30 years, the provision relating to penal rate of interest for delayed payment by users and delayed refund by the operator, is prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India in line with the provision prescribed in other upfront tariff cases decided by this Authority.

11.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are reportedly based on prevailing rate, it may be appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2010. A general note is prescribed in this regard in the Scale of Rates.

11.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

11.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

11.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

11.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Tuticorin Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Tuticorin Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

11.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Tuticorin Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

12. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the tariff caps for handling thermal coal and industrial coal at Tuticorin Port Trust attached as Annex - II.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT-III/4/143/09-Ext.]

ANNEX - I

FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR COAL TERMINAL AT TUTICORIN PORT TRUST

Rs. in lakhs			
Sr. No.	Particulars	Estimates by TPT	Estimates considered by TAMP
I	Optimal capacity		
(i).	Optimal Quay Capacity		
(a).	Share of Vessel Size		
	Percentage share of capacity of Panamax vessels (for thermal coal) vessels upto 75000 DWT (S1)	65%	65%
	Percentage share of capacity of Panamax vessels (for industrial coal) (S2)	35%	35%
(b).	Ship day Output (in tonnes per day)		
	- Panamax vessels (for thermal coal) (P1)	40000	40000
	- Panamax vessels (for industrial coal) (P2)	25000	25000
(c).	Quay Capacity = $0.7 \times ((S1 \times P1) + (S2 \times P2)) \times 365$	8878625	8878625
	Quay Capacity in million tonnes	8.80	8.88
(ii).	Optimal Yard Capacity		
(a).	Area of yard made available by the Port (in square metres) (A)	For thermal coal, 35000 For industrial coal, 35000	For thermal coal 35000 For industrial coal 35000
	Area available for stacking (%) (U)	70%	70%
(b).	Stacking Quantity per square metre (tons) (Q)	For thermal coal 6.6 T/sqm For industrial coal 3.5 T/sqm	For thermal coal 6.6 T/sqm For industrial coal 3.5 T/sqm
(c).	Annual Turnover Ratio of the plot (T)	28	28
(d).	Yard Capacity (in tonnes) = $0.7 \times A \times U \times Q \times T$ (for thermal coal)	4527600	4527600
	Yard Capacity (in tonnes) = $0.7 \times A \times U \times Q \times T$ (for industrial coal)	2401000	2401000
(e).	Total Yard Capacity (in tonnes)	6928600	6928600
(f).	Total Yard Capacity (in million tonnes)	7.00	6.93
(iii).	Optimal capacity of the Terminal - lower value of the optimal quay capacity and optimal stack yard capacity (in Million tonnes).	7.00	6.93
II	Capital Cost		
(i).	Cargo Handling Activity	Rs. in lakhs	Rs. in lakhs
(a).	Civil Cost		
	- Berth apron and approach	5660.00	5660.00
	- Storage Yard	200.00	200.00
	- Rail tracks for stacker, reclaimers, ship unloader wagons & wagon loading station.	0.00	0.00
	- Conveyor galleries & Transfer towers	0.00	0.00

Sr. No:	Particulars	Rs. in lakhs	
		Estimates by TPT	Estimates considered by TAMP
	- Marshalling Yard	0.00	0.00
	- Others	0.00	0.00
	- Buildings		0.00
	- Roads		0.00
	- Water supply and drainage		
	- Subtotal	5860.00	5860.00
	Contingencies, engineering and supervision at 10% on the total base cost	586.00	586.00
	Works contract tax (4% on 65% of equipment base cost)	152.00	152.00
	- Subtotal (a)	6598.00	6598.00
(b).	Equipment Cost		
	- Ship Unloader (norms 2 Nos.)		
	TPT proposes 2 Grab unloaders	5600	5600.00
	- Reclaimer (norms 2 Nos.)		
	TPT does not envisage this equipment	0	0.00
	- Wagon unloader and Truck unloader (norms - 1 No. each)		
	TPT does not envisage this facility	0	0.00
	- Stackers (norms - 2 No.)		
	TPT proposes 3 Stackers	3600	3600.00
	- Cranes (norms - 2 nos.)		
	TPT does not envisage this equipment	0	0.00
	- Conveyors	8740	8740.00
	- Pay loaders & dozers (norms - 4 nos.)		
	TPT proposes 20 Nos. of Front end loaders	600	600.00
	Work Shop equipment	0	0.00
	Electric Power & Control switch gears	1145	1145.00
	- Subtotal	19685	19685
	Contingencies, engineering and supervision at 10% on the total base cost	1969	1969.00
	Works contract tax (4% on 65% of equipment base cost)	512	512.00
	- Subtotal (b)	22166	22166
(c).	Miscellaneous [5% on (a) and (b) excluding works contract tax]	1412.00	1405.00
	Total Capital Cost for Handling Activity (a + b + c)	30176.00	30169.00
(ii).	Capital Cost For Berthing Services		
(a).	Cost of berth	2700.00	2700.00
(b).	Cost of dredging alongside berth	0.00	0.00
	- Subtotal	2700.00	2700.00
	Contingencies, engineering and supervision at 10% on the total base cost	270.00	270.00
	Works contract tax (4% on 65% of civil base cost)	70.00	70.00
	Total Capital cost for berthing services (a+b+c)	3040.00	3040.00
(iii).	Total Capital Cost of the Project (i+ii)	33216.00	33209.00
III	Operating Cost		
(i).	Cargo Handling Activity	Estimates (Rs.in lakhs)	Estimates (Rs.in lakhs)
	(a). Power Cost (1.4 units per tonne @ Rs. 6.0 per unit adopted by TPT) in our calculation unit rate of power considered at Rs. 6.50.	588.00	631.47
	(b). Repair & Maintenance		
	- Civil Assets (1% on civil work)	65.98	65.98
	- Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on mechanical and electrical works)	1551.62	1551.62
	(c). Insurance (1% on Gross fixed assets)	301.76	301.69
	(d). Depreciation		
	- Civil Assets 3.34%	220.37	220.37
	- Mechanical and Electrical Works 10.34%	2291.96	2291.96
	(e). License Fee		
	- Water Front Charges (33250 sq. mtr @ Rs. 8 per sq. mtr./month *12)	31.92	31.92
	- Stack yard at Hare Island (126000sq. mtr @ Rs. 6.40 per sq. mtr. month *12)	96.77	96.77
	- Way Leave for conveyors (36480 sq. mtr @ Rs. 1.428 per sq. mtr. annum)	0.52	0.52
	(f). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)	1508.80	1508.45
	Total Operating Cost	6657.70	6700.76
IV	Revenue Requirement & proposed tariff		
(i).	Cargo Handling charge		
	1. Revenue Requirement		
	(a). Total Operating Cost	6657.70	6700.76
	(b). Return on Capital Employed @ 16%	4828.16	4827.04
	(c). Total Revenue requirement from cargo handling activity	11485.86	11527.80
	2. Apportionment of Revenue Requirement		
	(a). Coal Handling Charges (98% of ARR)	11256.14	11297.24
	(b). Storage Charges (1% of ARR)	114.86	115.28
	(c). Miscellaneous Charge (1% of ARR)	114.86	115.28
	(d). Total Revenue requirement from cargo handling activity	11485.86	11527.80
	3. Proposed tariff per tonne rate		
	(a). Coal Handling Charge (Composite)		
	- Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	11256.14	11297.24
	- Capacity (Million Tonnes per annum)	7.00	8.93
	Composite Handling Charge - cargo wise (foreign)	160.80	163.05

1	2	3	4
	(b). Storage Charge		
	- Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	114.86	115.28
	- % of Cargo to attract storage charge	14.3%	14.3%
	- Cargo likely to pay storage charge (lakh tonnes)	10.00	9.91
	(i). Free period	10 days	10 days
	(ii). Storage Charge (beyond the free period)	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof
	- First six day	2.00	1.94
	- Next six days	3.24	3.14
	- Thereafter	6.32	6.13
	(c). Miscellaneous Charge		
	- Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	114.86	115.28
	- Capacity (Million Tonnes per annum)	7.00	6.93
	- Miscellaneous Charge per tonne	1.64	1.66
(II).	BERTH HIRE CHARGES		
(a)	Revenue Requirement	(Rs. in Lakhs)	(Rs. in Lakhs)
	(i). Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)	30.40	30.40
	(ii). Depreciation	101.54	101.54
	(iii). Insurance (1% on total cost for berth hire service)	30.40	30.40
	Subtotal (a)	162.34	162.34
(b)	Return on capital Employed @ 16%	486.40	486.40
	Total Revenue requirement from Berthing services (a + b)	648.74	648.74
	Berth hire Charge		
	Foreign going vessel (Industrial Coal) (Rate per GRT per hour) in Re.	0.40950	0.4121
	Coastal vessel (Thermal Coal) (Rate per GRT per hour) in Re.	0.24570	0.2472

BERTH HIRE COMPUTATION

Furnished by TPT vide letter dated 9 February 2010

Sr. No.	Particulars	Unit	Thermal Coal	Industrial Coal	Total
i.	Average DWT	DWT	75000	75000	
ii.	Ship day output	Tonnes / day	40000	25000	
iii.	Average GRT	Tonnes	40000	40000	
iv.	Average parcel size	Tonnes	60000	60000	
v.	Tonnage expected to be handled	Tonnes	4600000	2400000	7000000
vi.	Average no of berth days (v / ii)	Days	115	96	211
vii.	No of berth hours (24 x vi)	Hours	2760	2304	5064
viii.	Expected number of vessels (v/iv)	Nos	77	40	117
ix.	Total GRT hours	Hours	110400000	92160000	202560000
x.	Revenue Requirement				648.74
xi.	Berth hire - foreign going vessel				0.4095
	Berth hire -Coastal vessel				0.2457

Working for foreign / coastal vessel rate		
$92160000x + 110400000 \times 0.6x =$		64873600
$92160000x + 66240000x =$		64873600
$x =$ Foreign going vessel rate		0.4095
Coastal vessel Rate = $0.6 \times$ foreign going vessel rate		0.2457

Modified calculation by TAMP

Sr. No.	Particulars	Unit	Thermal Coal	Industrial Coal	Total
i.	Average DWT	DWT	75000	75000	
ii.	Ship day output	Tonnes / day	40000	25000	
iii.	Average GRT	Tonnes	40000	40000	
iv.	Average parcel size	Tonnes	60000	60000	
v.	Tonnage expected to be handled	Tonnes	4527600	2401000	6928600
vi.	Average no of berth days (v / ii)	Days	113	96	209
vii.	No of berth hours (24 x vi)	Hours	2717	2305	5022
viii.	Expected number of vessels (v/iv)	Nos	75	40	115
ix.	Total GRT hours	Hours	108662400	92198400	200860800
x.	Revenue Requirement				648.74
xi.	Berth hire - foreign going vessel (xi / x)				0.4121
	Berth hire -Coastal vessel				0.2472

Working for foreign / coastal vessel rate		
$9219840x + 108662400 \times 0.6x =$		64873600
$9219840x + 65197440 \times 0.6x =$		64873600
$x =$ Foreign going vessel rate		0.4121
Coastal vessel Rate = $0.6 \times$ foreign going vessel rate		0.2472

Annex - II**TUTICORIN PORT TRUST****UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR HANDLING THERMAL COAL AND INDUSTRIAL COAL****1.1. Definitions – General**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). "Day" shall mean the period starting from 6 a.m. of a day and ending at 6 a.m. on the following day.
- (iii). "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than coastal vessel.

1.2. General Terms & Conditions

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
 - (a). The berth hire charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
 - (d). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transshipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its 'coastal voyage'. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (iv). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

- (v). Interest on delayed payments / refunds.
- The user shall pay penal interest on delayed payments of, under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - The rate of penal interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India.
 - The delay on refunds will be counted only 20 days from the day of completion of services or on production of all the documents required from the users; whichever is later.
 - The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the scale of rates.
- (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (vii). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if they so desire, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- (b). The terminal operator may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c). The terminal operator should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (viii). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to terminal operator.

2. BERTH HIRE CHARGES

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign-Going Vessel (in Re.)	Coastal Vessel (in Re.)
1.	Vessels	0.4121	0.2472

Notes:

- The Period of berth hire shall be calculated from time the vessel occupies berth till she vacates the berth.
- Berth hire shall stop four hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail.
 - The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of the berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.
 - The Master/ agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.

- (iii) The Penal berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charges for a false signal.

"False Signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

- (iv) Ousting Priority / Priority Berth Hire Charges

The rates and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions prescribed in the Scale of Rates of the Tuticorin Port Trust.

- (v) No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths for continuous one hour or more due to break down of Terminal Operator's equipment or power failure or any other reasons attributable to the Terminal Operator.

3. CARGO HANDLING CHARGES

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees	
			Foreign	Coastal
(a).	Thermal coal	Per Metric Tonne	163.05	163.05
(b).	Industrial coal	Per Metric Tonne	163.05	97.83

Note:

The cargo handling charges prescribed above is a composite charge and includes charges for unloading of the cargo from the vessel, transfer upto the point of storage, storage at the stackyard upto 10 days free period, loading on the trucks, wharfage and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.

4. STORAGE CHARGES (Per tonne per day)

The storage charges to the cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as below:

- (A) Free Period 10 days
- (B) Storage charges after free period (Per tonne / day)

First 6 days after expiry of Free period	-	Rs. 1.94 per ton per day
For the next 6 days	-	Rs. 3.14 per ton per day
Thereafter	-	Rs. 6.13 per ton per day

Notes:

- (i) For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and Terminals non-working days shall be excluded.
- (ii) Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
- (iii) Storage charges on cargo shall not accrue for the period when the Terminal Operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the User due to reasons attributable to the Terminal Operator.

5. MISCELLANEOUS CHARGES:

The following Miscellaneous charges are applicable of thermal coal and industrial coal handled:

Sl. No.	Particulars	Rate per tonne or part thereof (in Rs.)
(i).	Charges for all miscellaneous services such as environment and management, sweeping of cargo on the wharf safety measures, etc.	1.66

6. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (5) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31st March of the following year.
